



Mikkelin Satamalahti

DIPLOMITYÖ 11.11.2014

Matti Jääskö

Valvoja: Prof. Trevor Harris

Aalto-yliopisto – Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu
Arkkitehtuurin laitos

Tiivistelmä

Diplomityön aihe on kaupunkisuunnitelma Mikkelin Satamalahteen – teemana urbaani rantarakentaminen. Suunnitelma perustuu Mikkelin Satamalahden yleiseen, kansainväliseen, kaksivaiheiseen arkkitehtuurikilpailuun jätettyyn ehdotukseen ”Kameleontti 8068”. Kilpailu käytiin vuosina 2012-2013. Tuomaristo myönsi ehdotukselle kunniamaininnan.

Työtä on pohjustettu perehtymällä jälkiteollisen ajan urbaanin rantarakentamisen ilmiöön länsimaisessa kontekstissa. Johdannon jälkeen avataan ilmiön taustoja ja kehitykseen johtaneita syitä. Kolmannessa luvussa käsitellään aihealueen haasteiden ja mahdollisuuksien kenttää yleisellä tasolla. Seuraavassa luvussa tarkastellaan kahden esimerkkikohteen avulla projektien vaihtelevia ratkaisuja ja toteutusmalleja. Viidenteen lukuun on koostettu kilpailuhjelmasta osat, jotka toimivat suunnittelutehtävän taustana ja lähtötietoina.

Diplomityön loppuosa koostuu varsinaisesta suunnittelutehtävästä. Nykytilanteen ympäristöanalyysin pohjalta on tuotettu alustavia luonnoksia alueen maankäytöstä. Luonnosvaiheessa on löydetty kolme tarkempaa suunnittelua ohjaavaa peruskonseptia.

Viimeisessä luvussa esitellään Mikkelin Satamalahden suunnitelma – sen ratkaisuperiaatteet ja osa-alueet. Suunnitelmassa on hyödynnetty ympäristön kaupunki- ja maisemarakennetta keskeisenä lähtökohtana ja osana kehittyvää kaupunkiympäristöä. Kaupunkirakenteen pääteemoina ovat Satamalahden kaupunkipuisto, urbaanit rantareitit ja -aukiot, osa-alueita jäsentävät kanavat sekä tiivis, muodoltaan vaihteleva korttelirakenne. Uusi rantareitti yhdistää kaikkia Satamalahteen kytkeytyviä alueita. Suunnitelma mahdollistaa suuria vapauksia rakennusten ja toimintojen sijoittelulle korttelirakenteessa. Liikennerratkaisuissa on painotettu kevyen liikenteen verkoston toimivuutta ja ranta-alueen helppoa saavutettavuutta. Alueen kokonaiskerrosala on 214 300 k-m².

Tekijä: Matti Jääskö

Päiväys: 11.11.2014

Sivumäärä: 39+1

Kuvaplausnit (kpl): 8

Laitos: Arkkitehtuurin laitos

Professuuri: Yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu

Professuurikoodi: A-36

Työn valvoja: Prof. Trevor Harris

Avainsanat: Mikkelin Satamalahti, urbaani rantarakentaminen

Abstract

The topic of the master’s thesis is an urban design plan in the Mikkeli Satamalahti area – an urban waterfront development as a theme. The design plan is based on the public, international, two-stage architecture competition entry ”Kameleontti 8068”. The competition was held in 2012-2013. The entry was awarded with an honourable mention by the jury.

The work begins with an introduction to the phenomenon of post-industrial urban waterfront development in the Western context. The second chapter sheds light on the background and reasons behind the subject. The third chapter concentrates on the challenges and possibilities of this development in general. The fourth chapter examines the varying approaches and implementations of the projects through two examples. The fifth chapter is a compilation of the background and the starting points of the design task based on the competition brief.

The last part of the master’s thesis concentrates on the actual design task. Based on the environmental analysis of the current situation some preliminary land use sketches have been made. During the sketching phase three basic design concepts have been found. These concepts have worked as a guide through the more accurate design process.

The last chapter introduces the plan of Mikkeli Satamalahti area – the principal solutions and the sub areas. The plan utilizes the existing city and landscape structure as a starting point for the new developing urban area. Basic themes of the city structure are the city park of Satamalahti, the urban shoreline routes and squares, the structuring canals at the sub areas and the dense and versatile block structure. The new route at the bank of Satamalahti connects all the surrounding areas together. The illustrated design solution gives great freedom of choice as to how and where to place buildings and functions in a block structure. The functionality of pedestrian and cycle traffic and an easy accessibility to the waterfront have been emphasised. The total floor space of the area is 214 300 m².

Author: Matti Jääskö

Date: 11.11.2014

Pages: 39+1

Presentation board (pcs): 8

Department: Department of Architecture

Professorship: Urban Planning and Design

Code of professorship: A-36

Thesis supervisor: Prof. Trevor Harris

Keywords: Mikkeli Satamalahti area, urban waterfront development

Sisällys

1 Johdanto	1
2 Urbaani rantarakentaminen ilmiönä	2
2.1 Kehityksen taustoja länsimaisessa kontekstissa	2
3 Haasteita ja mahdollisuuksia	3
3.1 Lähtökohdat ja tavoitteet	3
3.2 Mittakaava, liittyminen kaupunkirakenteeseen ja rakentamisen vaiheistaminen	3
3.3 Toimintojen monipuolisuus	3
3.4 Liikenne ja ranta-alueen saavutettavuus	3
3.5 Ilmastonmuutos	4
3.6 Kaupunkiasuminen veden äärellä	4
3.7 Elinkeinotoiminta	4
3.8 Kulttuuri- ja vapaa-ajantoiminnot	4
4 Esimerkkikohteet	5
4.1 Baltimoren sisäsatama	5
4.2 Hampurin HafenCity	6
5 Mikkelin Satamalahti	7
5.1 Sijainti, väkiluku ja suunnittelualueen laajuus	7
5.2 Savilahti	8
5.3 Historia	8
5.4 Suunnittelualueen liittyminen ympäristöön	9
5.5 Kaavatilanne, rakennuskanta ja rakentamisen määrä	9
5.6 Luonto ja kasvillisuus	10
5.7 Maaperä ja perustamisolosuhteet	10
5.8 Liikenne ja pysäköinti	10
5.9 Kilpailun tavoitteet ja suositukset rakentamisen määrästä	11

6 Analyysi, luonnokset ja peruskonseptit	12
6.1 Ympäristöanalyysi	12
6.2 Luonnoksia	13
6.3 Peruskonseptit	14

7 Suunnitelma	15
7.1 Ratkaisuperiaatteet	18
7.2 Osa-alueet	22
7.3 Kortteliotteet	34
7.4 Alueleikkaukset	36
7.5 Kerrosala- ja paikoituslaskelmat	37

Lähdeluettelo	39
----------------------	----

Liite 1	
Kilpailuvaiheen havainnekuva ja työryhmä	

1 Johdanto

Jälkiteollisella ajalla useiden kaupunkien rannat ovat käyneet läpi suuria rakenteellisia ja toiminnallisia muutoksia. Satamien ja teollisuuden siirtyessä pois kaupunkikeskustojen liepeiltä on laajoja ranta-alueita alkanut vapautua muuhun maankäyttöön.

Urbaanin rantarakentamisen haasteiden kenttä on laaja-alainen ja monitahoinen. Suunnittelijoiden ja asiantuntijoiden vastuu riskien tiedostamisessa ja hallinnassa on erityisen suuri, kun kyseessä on haluttu tonttimaa keskeisellä paikalla vesistön äärellä. Alueiden uudistumisen myötä monella kaupungilla on kuitenkin ainutlaatuinen tilaisuus luoda uusia vetovoimaisia kaupunginosia ja samalla hyötyä monin tavoin vallalla olevan kehityksen tarjoamista mahdollisuuksista.

Tämän diplomityön lähtökohtana toimii Mikkelin Satamalahden yleiseen, kansainväliseen, kaksivaiheiseen arkkitehtuurikilpailuun jätetty ehdotus ”Kameleontti_8086”. Suunnitelmaa on edelleen tarkennettu ja kehitetty muun muassa kilpailusta saadun palautteen perusteella. Varsinaista suunnitteluprosessia pyritään avaamaan ympäristöanalyysin, luonnosten ja konseptikaavioiden avulla.

Satamalahdesta on muodostettu kaupunkikuvallisesti vaihteleva, ympäristöä kunnioittava, viihtyisä ja elävä osa Mikkelin kaupunkia. Rakennettava alue muodostaa keskustarakennetta täydentävän, kaupunkimaisen kokonaisuuden, joka kehystää Satamalahden avointa maisematilaa. Monipuoliset korttelit sekä vaihtelevat kaupunkitilarajat liittyvät rantapuiston ja viherreittien välityksellä ympäristöönsä. Kaupunkirakenteen teemoina ovat Satamalahtea ympäröivä kaupunkipuisto, urbaanit rantareitit ja -aukiot, osa-alueita jäsentävät kanavat sekä tiivis, muodoltaan vaihteleva korttelirakenne. Ratkaisussa on yhdistetty perinteisen suomalaisen kaupunkirakenteen mittakaava ja materiaalit nykyarkkitehtuuriin ja tulevaisuuden elämäntapaan soveltuvaksi kokonaisuudeksi. Asuntorakentamisen kirjo ja toteutusmallien vaihtelu edesauttavat elävän kaupunginosan syntyä ja kehittymistä. Liikennratkaisussa on painotettu kevyen liikenteen verkoston toimivuutta, ranta-alueen saavutettavuutta sekä esteettömyyttä.

2 Urbaani rantarakentaminen ilmiönä

Teollistumisen ajanjakson kiivaimpina vuosina tuotantolaitokset ja kasvavat satama-alueet valtasivat käyttöönsä kaupunkien ranta-alueita aiheuttaen samalla merkittäviä ympäristöongelmia. Tämä heikensi kaupungin asukkaiden suhdetta keskeisiin rantavyöhykkeisiin.

Viimeisten vuosikymmenten aikana satamien ja teollisuuden siirtyessä pois kaupunkikeskustojen liepeiltä, on laajoja ranta-alueita alkanut vapautua muuhun maankäyttöön. Nyt nähtävä käänteinen kehitys on ollut erityisen näkyvää useissa Euroopan rannikkokaupungeissa.

Projektit vaihtelevat suurien kaupunkien massiivisista, toiminnoiltaan vaihtelevista rakennushankkeista pienimittakaavaisiin, osittain täyttömaille sijoitettuihin kaupunkikudelmiin. Vaikka toteutusten kirjo onkin valtava, on ilmiön taustalta kuitenkin löydettävissä yhteisiä syitä.

2.1 Kehityksen taustoja länsimaaisessa kontekstissa

Toisen maailmansodan jälkeen alkanut teollisuuden ja talouden murros voidaan nähdä yhtenä keskeisimmistä syistä nykyiseen ranta-alueiden uudelleenkäyttöön (Breen 1996, 12). Teknologian kehitys tuotantotekniikassa, tavaroiden kuljettamisessa ja logistiikassa on hiljentänyt monen kaupungin satamat sekä keskeisillä rantavyöhykkeillä sijaitsevat ratapihat ja teollisuusalueet. Jälkiteollisella ajalla rahtiliikenne on siirtynyt enenevässä määrin rautateiltä rekkaliikenteen hoidettavaksi. Suuret rahtilaivat kontteineen vaativat käyttöönsä syvemmin ruopatut satama-altaat ja koneellistetut konttien käsittelylaitteet. Tämä kehitys yhdistettynä satamien kasvaviin tilavaatimuksiin kaupunkirakenteen keskellä on muodostunut ongelmalliseksi yhtälöksi, ja kaupunkialueiden ulkopuolelle on päädytty perustamaan uusia moderneja rahtisatamia.

Globalisaation vaikutukset ovat olleet osaltaan vauhdittamassa nykyistä kehitystä ja tehtaiden siirtyminen halvempien työvoimakustannusten maihin on tuonut huomattavia muutoksia länsimaisten teollisuuskaupunkien maankäyttörakenteeseen.

Erityisesti väestömäärältään nopeasti kasvavissa kaupungeissa on vallalla jatkuva paine kehittää ja hyödyntää keskeisiä alueitaan. Kaupunkien kykyä muuntautua ja uusiutua eri aikakausien ja aikalaisten tarpeisiin voidaan pitää merkittävänä kilpailuvalttina ja yhtenä elinvoimaisuuden mittarina. Väistyvät satamat, ratapihat ja teollisuusalueet sisältävät suuren strategisen ja toiminnallisen potentiaalin, koska ne sijoittuvat usein kaupunkirakenteen ydinalueille. Tämä kaupunkien sisäinen kehittämispaine voidaan nähdä yhtenä syynä vallitsevan kehityksen taustalla (Sairinen 2003, 121).

1960-luvun lopulta lähtien vanhan rakennuskannan arvostus niin päättäjien kuin suunnittelijoidenkin keskuudessa on hiljalleen noussut. Hylättyjen teollisuuskiinteistöjen käyttötarkoitusta muuttamalla on kyetty onnistuneesti uudelleenaktivoimaan kertaalleen hiljentyneitä ranta-alueita ja ankkuroimaan uudistuvan alueen imagoa menneen ajan teollisuushistoriaan. Rakennushistoriallisten kohteiden arvon tunnistaminen on tuonut siis osaltaan positiivisen sysäyksen kaupunkien ranta-alueiden uudistumiseen (Breen 1996, 17).

Sairisen (2003, 121) mukaan yleinen ympäristötietoisuuden herääminen viime vuosikymmenten aikana on ollut yksi syy nyt nähtävään kaupunkien ranta-alueiden kehitykseen. 1970-luvulta alkaen tiukentuneet päästörajoitukset ovat vaikuttaneet kaupunkirakenteen yhteydessä olevan teollisuuden toimintaedellytyksiin ja ovat näin ollen toimineet yhtenä vaikuttimena urbaanin rantarakentamisen globaalissa trendissä.

Viime vuosikymmenten aikana keskiluokan vaurastuminen ja työaikojen vapautuminen ovat lisänneet merkittävästi ihmisten vapaa-aikaa. Tätä kautta on syntynyt uusi kulttuuri- ja ekoturismin ilmiö (Breen 1996, 16). Osaa uusista rantarakennuskohteista voidaan hyvin pitää kaupunkien tärkeinä vetonauloina – suoranaisinä mittatilaustöinä, jotka houkuttelevat kasvavia turistivirtoja kaupunkiin.

3 Haasteita ja mahdollisuuksia

Tässä luvussa avataan urbaaneihin rantarakennusprojekteihin liittyvää haasteiden kenttää yleisellä tasolla. Lopuksi käsitellään vallalla olevan kehityksen tarjoamia mahdollisuuksia asumisen, elinkeinotoiminnan sekä kulttuuri- ja vapaa-ajantoimintojen kannalta.

3.1 Lähtökohdat ja tavoitteet

Satama- ja teollisuustoiminnoista vapautuvat kaupungin keskeiset ranta-alueet sisältävät usein merkittävän kasvu- ja kehityspotentiaalin. Kaupungin päättäjät voivat nähdä vapautuvissa ranta-alueissa mahdollisuuden kaupungin imagon uudistamiseen. Suureen rakennus- ja kustannustehokkuuteen pyrkivien tahojen intresseihin kuuluu usein taloudellisten etujen maksimointi. Joidenkin yksityisten toimijoiden ajama ranta-alueiden aitaaminen ja eristäminen sotii yleistä periaatetta vastaan, jossa kaupungin rannat halutaan nähdä kaikkien yhteisenä virkistys- ja toimintaympäristönä. Lähtökohtien ja tavoitteiden ristiriidat voidaan nähdä merkittävänä haasteena uudelleenaktivoitujen ranta-alueiden suunnittelu- ja toteutusprosesseissa.

Asiantuntijoiden ja suunnittelijoiden vastuu ylilyöntien ja rantojen yksityistämiskehityksen välttämiseksi korostuu erityisesti päätöksentekoprosessissa, kun suunnittelualueena on haluttu, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti tärkeä kaupungin näyteikkuna. Onnistuneiksi osoittautuneista projekteista on paljon opittavaa uusien alueiden suunnittelussa. Ongelmallisena voidaan kuitenkin nähdä valmiiden konseptien tai vieraiden lähtökohtien kopioiminen sellaisinaan. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että se, mikä toimii jonkin tietyn maan kontekstissa, ei ole suoraan siirrettävissä muiden maiden omiin tavoitekehyksiin ja toimintakulttuureihin. Yksittäisen suunnitelman sitominen paikallisiin lähtökohtiin, historiaan, politiikkaan ja kaupungin taloudelliseen asemaan, ovat kaikki tärkeitä ostekijöitä urbaanin rantarakennusprojektin onnistumisen kannalta (Breen 1996, 15).

3.2 Mittakaava, liittyminen kaupunkirakenteeseen ja rakentamisen vaiheistaminen

Yhtenä urbaanin rantarakentamisen merkittävänä haasteena on nähtävissä mittakaavalliset kysymykset. Taloudellisten intressien liiallisesta painottamisesta seuraavat mitoitukselliset ylilyönnit ovat todellinen uhka syntyvän kapunkikuvan kannalta. Ylisuuret tehokkuustavoitteet ja epärealistiset tulevaisuuden kasvunäkymät voivat johtaa siihen, että uusiutuvaa ranta-aluetta ei saada liitettyä mittakaavallisesti mielekkäällä tavalla olemassa olevaan

kaupunkirakenteeseen. Lisäksi kerrosalan maksimointiin tähtääviin hankkeisiin liittyvät massiiviset maatäytöt voivat muodostua uhaksi erityisesti maisemarakenteen eheyden ja alueen olemassaolevan ekosysteemin kannalta. Riittämätön varautuminen rakentamisen vaiheistamiseen voi hankaloittaa ja hidastaa uudistuvan alueen rakentamista. Vaiheistettavat toteutusyksiköt tulisi sovittaa kaupungin vuosittaiseen rakennusmäärään realistisesti, jotta talouden suhdannevaihtelujen vaikutus koko hankkeen toteutuksessa olisi mahdollisimman vähäinen.

3.3 Toimintojen monipuolisuus

Toiminnallisen rakenteen yksipuolisuus voi muodostua merkittäväksi ongelmaksi uudistuvan ranta-alueen elinvoimaisuuden kannalta. Tilanne, jossa erityyppiset toiminnot ja aktiviteetit tukevat toisiaan syntyvän alueen ja samalla koko kaupungin kontekstissa, voidaan usein nähdä onnistuneen urbaanin rantarakennushankkeen taustalla (Marshall ym. 2001, 43). Toimintojen monipuolisuus voi parantaa merkittävästi alueen elinvoimaisuutta ja sitä kautta kasvattaa uuden alueen vetovoimaa. Onnistuneissa projekteissa ranta-alueen sekoittunut toimintarakenne aktivoi aluetta myös eri vuorokauden- ja vuodenaikoihin. Yksityisten ja julkisten toimintojen luonteva vuorottelu voi jakaa ranta-aluetta sopivasti eriluonteisiin osiin. Eri toimintojen välille muodostuva positiivinen kitka voi parhaimmillaan lisätä syntyvän kaupunkiympäristön elävyyttä.

Uuden alueen sosiaalisen rakenteen sekoittuneisuuteen pyrkiminen tarkoittaa käytännössä periaatteellisia ratkaisuja asuntorakentamisessa. Haasteena onkin luoda hallitus- ja rahoitusmuodoltaan riittävän monipuolista asuntotuotantoa, jotta voidaan estää eriarvoistumiskehitys uusien ja olemassa olevien alueiden välillä. Myös liiallinen palveluiden keskittäminen kaupungin uusiutuville ranta-alueille voidaan nähdä ongelmallisena. Vaarana on olemassa olevan kaupunkikeskustan palvelurakenteen näivettyminen ja kaupungin toiminnallisen painopisteen liiallinen siirtyminen strategisesti väärään paikkaan.

3.4 Liikenne ja ranta-alueen saavutettavuus

Uudelleenaktivoitu rantavyöhyke aiheuttaa usein laajoja muutoksia olemassa oleviin liikennejärjestelyihin. Ranta-alueille sijottuvien suurten asuin- ja palvelukeskittymien vaatimat ajoneuvoliikenteen järjestelyt voivat muodostua haasteellisiksi toteuttaa. Taloudellisesti ja kaupunkikuvallisesti onnistu-

neiden paikoitusratkaisujen löytäminen, toimivan kevyen liikenteen verkoston luominen sekä ranta-alueen saavutettavuuden turvaaminen ovat kaikki tärkeitä tavoitteita urbaaneissa rantarakennushankkeissa. Liikennejärjestelyiden pääperiaatteet määrittelevät usein edellytykset alueen toimivuudelle ja julkisten kaupunkitilojen viihtyisyydelle.

Viime vuosikymmenten kehityksessä on havaittavissa yksi yhteinen, positiivisena nähtävä piirre; vallalla on yleinen pyrkimys autoliikenteen minimoimiseen rantavyöhykkeen äärellä (Breen 1996, 19). Kevyen liikenteen verkostojen toimivuuteen ja ranta-alueen helppoon saavutettavuuteen onkin panostettu monissa viimeaikaisissa suunnittelu- ja toteutuskohdeissa.

3.5 Ilmastonmuutos

Varautuminen ilmaston lämpenemisen aiheuttamaan merenpinnan mahdolliseen nousuun ja hetkellisten sademäärien kasvun aiheuttamiin tulviin, tuovat omat vaatimuksensa ja rajoitteensa kaupunkien ranta-alueiden suunnitteluun. Suuri korkeusero rakennusten katutason, rantavyöhykkeen ja vedenpinnan välillä voi osoittautua ongelmalliseksi ranta-alueiden esteettömien yhteyksien toteuttamisessa.

Myrskyjen lisääntymisen myötä tuuliolosuhteiden muutokset asettavat omat haasteensa erityisesti asumisen kannalta. Katuverkon linjauksilla, korttelirakenteen muodoilla ja rakennusten sijoittelulla voidaan luoda edellytykset suotuisan mikroilmaston syntymiseen piha- ja oleskelualueille.

3.6 Kaupunkiasuminen veden äärellä

Tavoitellut asumisen paikat ovat usein olleet alueita, jotka sijaitsevat kahden maisemaelementin välissä. Tyypillisesti tällaisen paikan on tarjonnut rantavyöhyke. Kaupungin vapautuvat rannat voivatkin tarjota kaupunkiasumiselle erinomaiset puitteet.

Kun uudistuva rantavyöhyke saadaan kytkettyä kiinteästi olemassaolevaan kaupunkirakenteeseen ja infrastruktuuriin, voidaan kehitystä pitää lähtökohdaisesti kestäväenä ja ekologisenä. Välimatka ydinkeskustan palveluihin on usein kävelymatkan päässä ja alue on luontevasti liitettävissä julkisen liikenteen verkostoon – syntyy siis mahdollisuus luoda yksityisautoilusta riippumattomia, omaleimaisia kaupunginosia, joissa asumisella on keskeinen rooli.

Urbaanin ranta-asumisen vetovoima ja potentiaali nähdään jopa niin vahvana, että useat kaupungit ovat päätyneet kasvattamaan rantaviivaansa täyttö-

jen avulla tai rakentamaan maisemoituja kanavia ja altaita rannoilla sijaitsevien asuinalueidensa houkuttimiksi. Harkitusti toteutettuna edellä mainitut toimenpiteet voivat tuottaa tilallisesti ja toiminnallisesti rikasta kaupunkiympäristöä, jossa vesi elementtinä tukee luontevasti asumisen viihtyvyyttä.

Kokonaan oma mahdollisuuksien kenttä on löydettävissä kelluvista asunnoista, joiden potentiaali urbaanien rantavyöhykkeitten rakennustypologisena rikastajana on erityisen kiinnostava.

3.7 Elinkeinotoiminta

Teollisuuden ja satamatoimintojen poistuttua ovat kaupunkien rannat avautuneet monentyyppiselle elinkeinotoiminnalle. Lukuisat kahvilat ja ravintolat ovat löytäneet luontevat paikkansa kaupungin uudistuneesta rantavyöhykkeestä. Erityyppisiä pop-up -ilmiöitä niin yritystoiminnan kuin kulttuurinkin toimintakentässä on enenevässä määrin syntynyt aktivoimaan kaupunkien ranta-alueita.

Käyttötarkoitusta muuttamalla vanhat teollisuusrakennukset voivat antaa oivalliset puitteet erityyppisen kulttuuriteollisuuden syntymiselle ja sitä kautta kaupungin elinkeinorakenteen uudistumiselle. Suotuisassa kehityksessä uuden urbaanin ranta-alueen elinkeinotoiminta ei pyri suoraan kilpailemaan keskustan palveluiden kanssa, vaan toimii täydentävänä, koko kaupungin palvelutarjontaa tukevana osana.

3.8 Kulttuuri- ja vapaa-ajantoiminnot

Urbaaneille ranta-alueille sijoittuvat kulttuuritoiminnot voivat parhaimmillaan toimia koko alueen dynamona ja yhtenä osatekijänä kaupungin talouden elvyttämisessä. Kulttuuriturismin merkittävä kasvu on tärkeä mahdollisuus monelle rannikkokaupungille, joiden elinkeinorakenne on muuttunut huomattavasti jälkiteollisella ajalla.

Kaupungin rannat voivat olla asukkaille myös virkistyksen ja harrastustoiminnan keskeinen näyttämö. Rantabulevardit kohtaamispaikkoina, viihtymis- ja virkistysympäristönä voivat olla yhtä merkittäviä kuin luonnonrannat toisaalla. Erityyppisten ulkoilmatapahtumien ja festivaalien järjestäminen kaupungin keskeisillä ranta-alueilla rikastuttaa koko kaupungin kulttuurikenttää ja houkuttelee kävijöitä laajemmaltakin alueelta. Urbaanin rannan kytkeminen vesistöjä ympäröiviin kevyen liikenteen väyliin voi tarjota uusia houkuttelevia kuntoilureittejä ja liittää uudistuvan alueen laajempaan virkistystoimintojen kokonaisuuteen.

4 Esimerkkikohteet

Baltimoren sisäsataman uudistushanketta pidetään tärkeänä pioneeriprojektina ja yhtenä lähtölaukauksena nyt nähtävälle kaupunkien ranta-alueiden uudistumisprosessille. Hampurin HafenCity toimii esimerkkinä uudesta urbaanista ranta-alueesta, jonka kaupunkirakenne on kerroksellista ja toiminnoiltaan sekoittunutta.

4.1 Baltimoren sisäsatama

Yhdysvaltojen jälkiteollisessa historiassa urbaanit elvytyshankkeet voidaan jakaa karkeasti kahteen osaan: keskusta-alueiden kehittämisprojekteihin ja erillisten kaupunginosien uudistushankkeisiin (Colquhoun 1995, 17). Baltimoren sisäsataman projekti on erinomainen esimerkki uudistushankkeesta, jossa yhdistyvät ydinkeskustan toimintojen elvytys sekä kaupungin keskeisen rantavyöhykkeen uudelleenaktivointi. Lisäksi alkuperäisen kehitysprojektin suosio käynnisti uudistuksia sataman ympäristössä laajemminkin; olemassa olevilla asuinalueilla tehtiin parannustöitä ja kokonaan uusia asuinarakennuksia rakennettiin sataman itä- ja länsipuolelle.

Aloite ja hankkeen käynnistämisen mahdollistava rahoitus tulivat kaupungin taholta. Projekti toteutettiin kiinteässä vuorovaikutuksessa suunnittelijoiden ja projektin johtoa hoitaneen kehitysyhtiön välillä. Eri toimijoiden tavoitteiden onnistunutta synteesiä sekä yksityisen ja julkisen rahoituksen sekoitettua mallia pidetään yleisesti tärkeimpinä syinä kyseisen hankkeen menestyksen taustalla (Breen 1996, 25).

Alkujaan Baltimoren hanke tähtäsi kaupungin ydinkeskustan elvyttämiseen ja ranta-alueen uudistaminen voidaan nähdä historiallisessa perspektiivissä alkuperäisen projektin positiivisena sivutuotteena. Uudistustyöt alkoivat jo 60-luvun alkupuolella, jolloin toteutettiin keskustan työ- ja liike-elämän keskus - Charles Center - ja ensimmäiset rantapromenadit fregattilaitureineen. Jatkossa alue täydentyi uusilla toimistorakennuksilla, paviljonkimaisilla liike- ja palvelurakennuksilla, hotelleilla sekä erityyppisillä kulttuurirakennuksilla.

Alueen arkkitehtuuri on monipuolista ja tasoltaan vaihtelevaa. Tilallisesti ranta-alue näyttäytyy kävijälle väljänä ja pienimittakaavaisena. Korkeampi kaupunkirakenne jää taaemmaksi lukuunottamatta I.M. Pein suunnittelemaa WTC-rakennusta sataman pohjoisreunassa. Satama-alueella rakennusten väliin on jätetty kaupunkimaisia vihervyöhykkeitä ja aukioita, jotka toimivat luontevasti erilaisten festivaalien ja ulkoilmatapahtumien näyttämöinä.



Kuva 1: Baltimoren sisäsatama

Yhtenä suunnittelun lähtökohtana oli yleisön ja asukkaiden vapaa pääsy rantavyöhykkeelle (Berens 2011, 187). Tämä on toteutunut alueella esimerkillisesti; yhtenäisenä jatkuva rantapromenadi liittää alueen eri toiminnot mielekkääksi kokonaisuudeksi ja toimii samalla kaupungin julkisena rajapintana mereen.

Kulttuuri- ja vapaa-ajantoimintojen monimuotoisuus on toiminut tärkeänä houkuttimena matkailijoille ja hankkeen positiiviset vaikutukset kaupungin talouteen ja uuteen imagoon ovat olleet merkittäviä. Jo vuonna 1984 turismin ympärille muotoutuneita työpaikkoja oli 20 000 ja määrä on jatkanut tasaista nousua siitä lähtien (Colquhoun 1995, 40).

4.2 Hampurin HafenCity

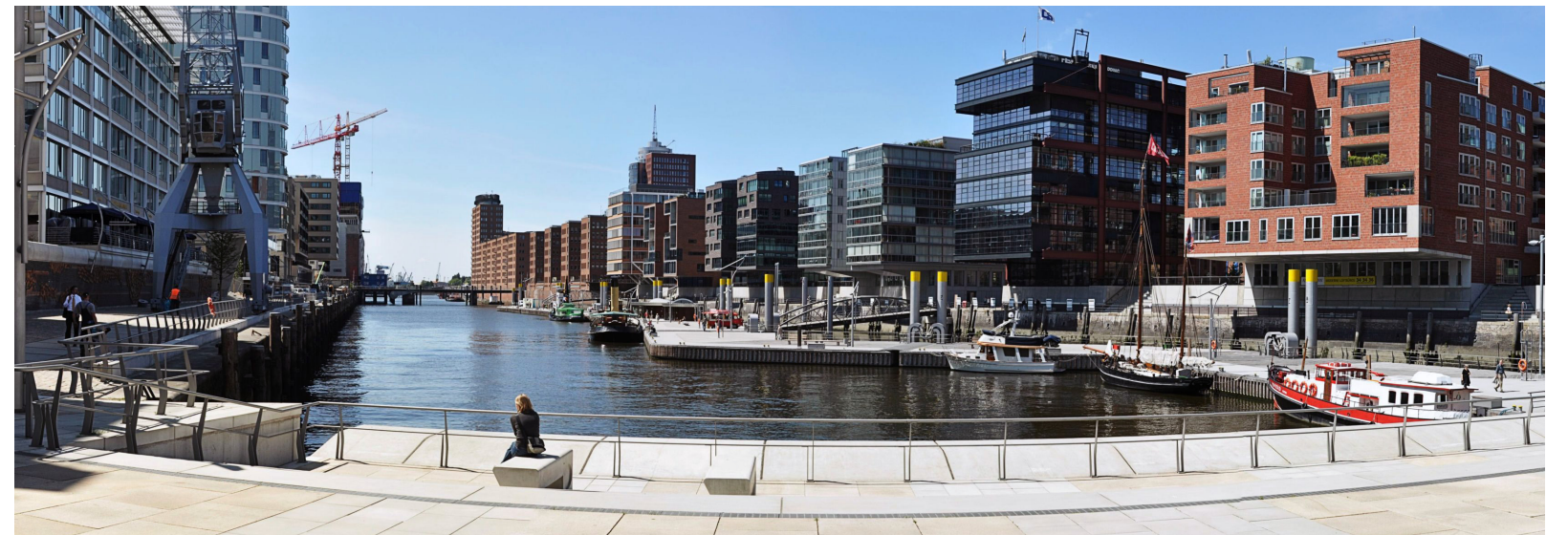
Euroopassa useiden vesistöjen äärellä sijaitsevien kaupunkien ranta-alueet ovat kokeneet merkittäviä muutoksia jälkiteollisella ajanjaksolla. Esimerkiksi Hampurille, Amsterdamille ja Barcelonalle on kaikille yhteistä satamatoimintojen siirtyminen osittain tai kokonaan pois kaupungin ydinalueilta.

Hampuriin Elbejoen varrelle rakenteilla oleva HafenCity on tällä hetkellä Euroopan suurin kaupungin sisäinen kehitysprojekti. Hankkeen mahdollistava kehitys juontaa juurensa 1990-luvulle, jolloin kaupungin sijainnin merkitys keskellä Eurooppaa kasvoi dramaattisesti kylmän sodan loppumisen myötä. Geopoliittisten sekä taloudellisten muutosten seurauksena satamatoimintoja laajennettiin kaupungin etäläpuolelle ja alueen varsinainen uudistaminen alkoi vuonna 2000.

Kokonaisuudessaan 157 hehtaarin kokoiselle alueelle on nousemassa toiminnoiltaan ja arkkitehtuuriltaan monipuolinen uusi kaupunginosa, jonka ensimmäisen vaiheen sydämessä on yhtenäisen kaupunkitilan muodostava kanava-allas aukioineen, laitureineen ja rantapromenadeineen. Suurin osa alueen vanhoista teollisuus- ja makasiinirakennuksista on kyetty säästämään ja uusi kaupunkirakenne on saatu istutettua luontevasti näiden ympärille. Rakenteen kerroksellisuuden voi kokea vahvistavan uuden kaupunginosan identiteettiä ja antavan viitteitä alueen historiasta. Toimintojen sekoittuneisuuteen ja ranta-alueiden saavutettavuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota.

Yhtenä lähtökohtana alueen suunnittelussa oli varautuminen Elbejoen tulvintaan; pohjakerrokset saadaan tarpeen vaatiessa suojattua rakennuksiin integroitujen tulvaporttien avulla.

Alueen kaavasta on pyritty luomaan riittävän joustava – tämä mahdollistaa muun muassa luontevan rakentamisen vaiheistamisen sekä tarvittavan muuntojoustavuuden taloussuhdanteiden vaihdellessa. Hankkeelle on luotu suunnittelustrategia, jota on noudatettu projektin käynnistymisestä lähtien. (www.Hafencity.com)

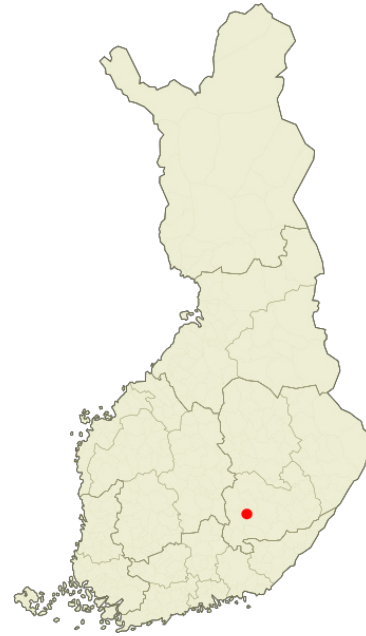


Kuva 2: HafenCityn ensimmäisen vaiheen kaupunkiympäristöä



Kuva 3: HafenCity liittyminen olemassaolevaan kaupunkirakenteeseen, ilmakuvauspotus

5 Mikkelin Satamalahti



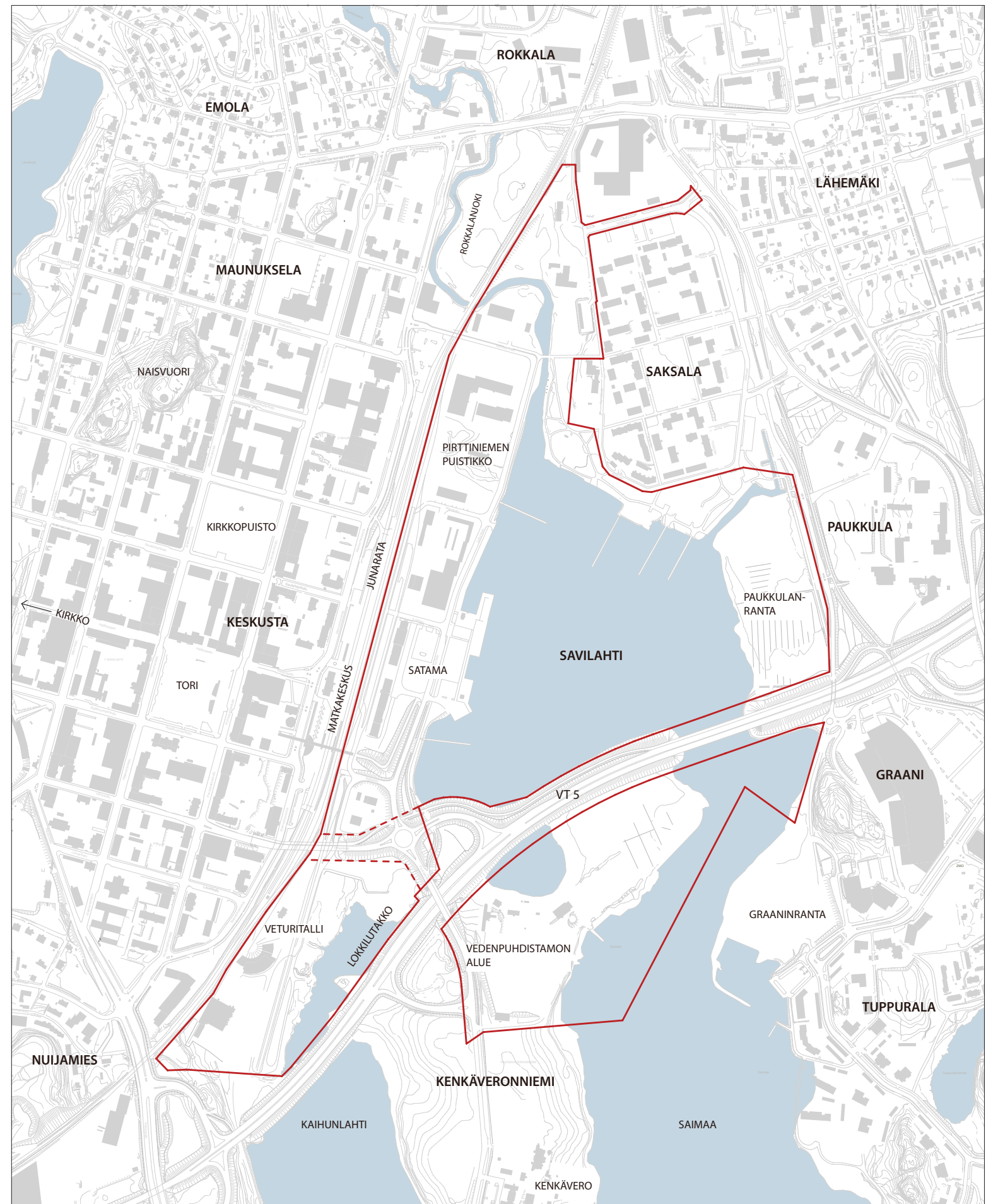
Tähän lukuun on koottu keskeisimmät lähtötiedot Mikkelin Satamalahden yleisen, kansainvälisen, kaksivaiheisen arkkitehtuurikilpailun kilpailuohjelmasta.

5.1 Mikkelin sijainti, väkiluku ja kilpailualueen laajuus

Etelä-Savon keskuskaupunki Mikkeli on lähes 80 000 asukkaan kaupunkiseutukeskus ja merkittävä hallinnollinen keskus Saimaan rannalla. Kaupunki sijaitsee Savonradan varrella VT5 ja VT13 risteyskohdassa.

Etelä-Savon maakunnan väestömäärä on vähentynyt jo useamman vuoden ajan. Mikkelin kaupungin asukasluku kasvaa maltillisesti n. 50-150 asukkaan vuosivauhdilla. Kasvu tulee jatkumaan tulevaisuudessa samansuuruisena: asukkaat muuttavat kaupunkiin ympäröiviltä alueilta palveluiden perässä, mutta n. 50% tulee maakunnan ulkopuolelta. Kaupunki potee muuttotappiota korkeasti koulutettujen määrässä, samoin ylemmissä tuloluokissa lähtijöitä on enemmän kuin tulijoita.

Satamalahden kilpailualue rajautuu Savonrataan lännessä, Kenkäveron perinnepappilaan etelässä, Tenholankatuun pohjoisessa, Saksalan asuinalueeseen ja Tuppuralankatuun idässä. Savilahden pohjukassa on 1980-luvulla toteutettu Saksalan asuinalue, jonka kerrostalovaltainen arkkitehtuuri on yhtenäistä ja sille on leimallista punatiilen käyttö. Kilpailualueen koko on n. 93 ha vesialueet mukaan lukien. Kilpailualueeseen kuuluu myös jätevedenpuhdistamon tontti, joka sijaitsee Saimaan rannalla VT 5 eteläpuolella. Puhdistamo siirtyy Metsä-Sairilaan vuonna 2017 ja vapautuva alue osoitetaan muuhun hyötykäyttöön.



Kuva4: Nykytilanne ja kilpailualueen rajaus

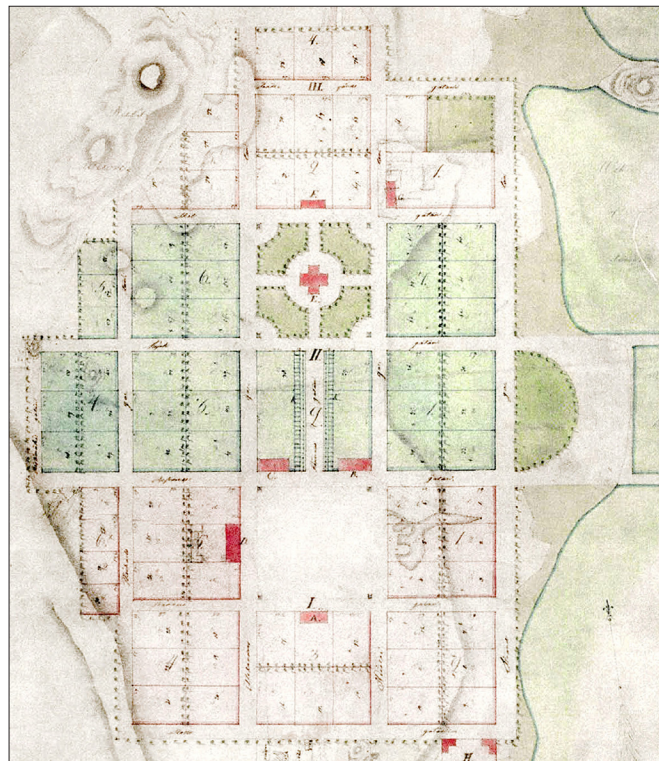
5.2 Savilahti

Saimaa muodostaa Mikkelin kohdalla pitkän ja kapean vesistöalueen, joka päättyy Savilahden ja Mikkelin satama-alueeseen. Savilahden rantoja rajaavat lännessä Satamalahden satama-, teollisuus- ja varastoalue, pohjoisessa Saksalan asuinalue ja idässä aluetta reunustaa Suomen Nuorisio-pisto. Etelässä Savilahti rajautuu VT 5:een ja Savilahden sillan. Savilahden rannalla on useita pienvenesatamia ja alue on ahkerassa veneilykäytössä. Vesi soveltuu uimiseen, mutta lähin virallinen uimaranta on Kaihun vesialueella.

5.3 Historia

Mikkelin satama sijaitsee Savilahden rannalla, josta Saimaan suurille avovesille on n. tunnin venematka. Vielä 1800- ja 1900-luvuilla Mikkelin satama oli vilkasliikenteinen teollisuus- ja matkailusatama, mutta teollisuuden murros hiljensi vaihteittain vilkkaan satama-alueen. Vanha teollisuusmiljöö levittäytyi Satamalahdesta Rokkalaan ja Graaniiniin asti. Pursialaa ja Rokkalaan lukuun ottamatta vanhat teollisuusalueet on muutettu vuosien mittaan asuinkäyttöön. Satamalahti on viimeisin vielä vapaana oleva alue entisestä satama- ja teollisuuskeskittymästä.

C.L. Engelin laatima ruutukaava ulottui aikoinaan satamaan saakka. Savon radan valmistuttua 1889 uusi liikenneyhteys katkaisi ydinkeskustan yhteyden satama-alueeseen. Nykyisen ratapihan alle jäi myös Pirttiniemen puisto, jossa sijaitsi vielä 1880-luvulla kylpylälaitos (Kuujo, 1971, 232). Valtatie 5 uuden linjauksen rakentaminen 1980-luvulla erotti Savilahden omaksi vesialueeksi, joka yhdistyy Savilahden sillan alitse eteläpuolen laajempiin vesiin.



Kuva 5: Mikkelin ensimmäinen asemakaava 1838, C. L. Engel



Kuva 6: Sataman alue 1963



Kuva 7: Nykytilanne, ortokuva

5.4 Suunnittelualueen liittyminen ympäristöön

Suunnittelualue sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien ääressä; kokoojakadut kiertävät Satamalahtea idässä ja lännessä, etelässä VT5:n liikenne ohjautuu keskustaun Kaihun ja Sataman eritasoliittymien kautta. Satamaa palvelee Laiturikatu, joka alkaa Aseman eritasoliittymästä ja jatkaa ratapihan allittavan Saksalankadun kautta Mannerheimintielle. Tulevaisuudessa Mannerheimintien liikenteellinen merkitys kasvaa, koska sen varrelle on suunniteltu pysäköintikokonaisuuksia, jotka nostavat tien käyttöastetta merkittävästi.

Satamalahden liikenneselvityksessä Laiturikatua on suunniteltu jatkettavaksi Saksalan kautta Melakujaan ja edelleen Tuppuralankadulle, linjauksen toteutuminen helpottaa Mannerheimintien liikennettä ja on samalla yksi ehto sille, että selvityksen mukainen maksimaalinen rakennusoikeus alueelle on mahdollista toteuttaa.

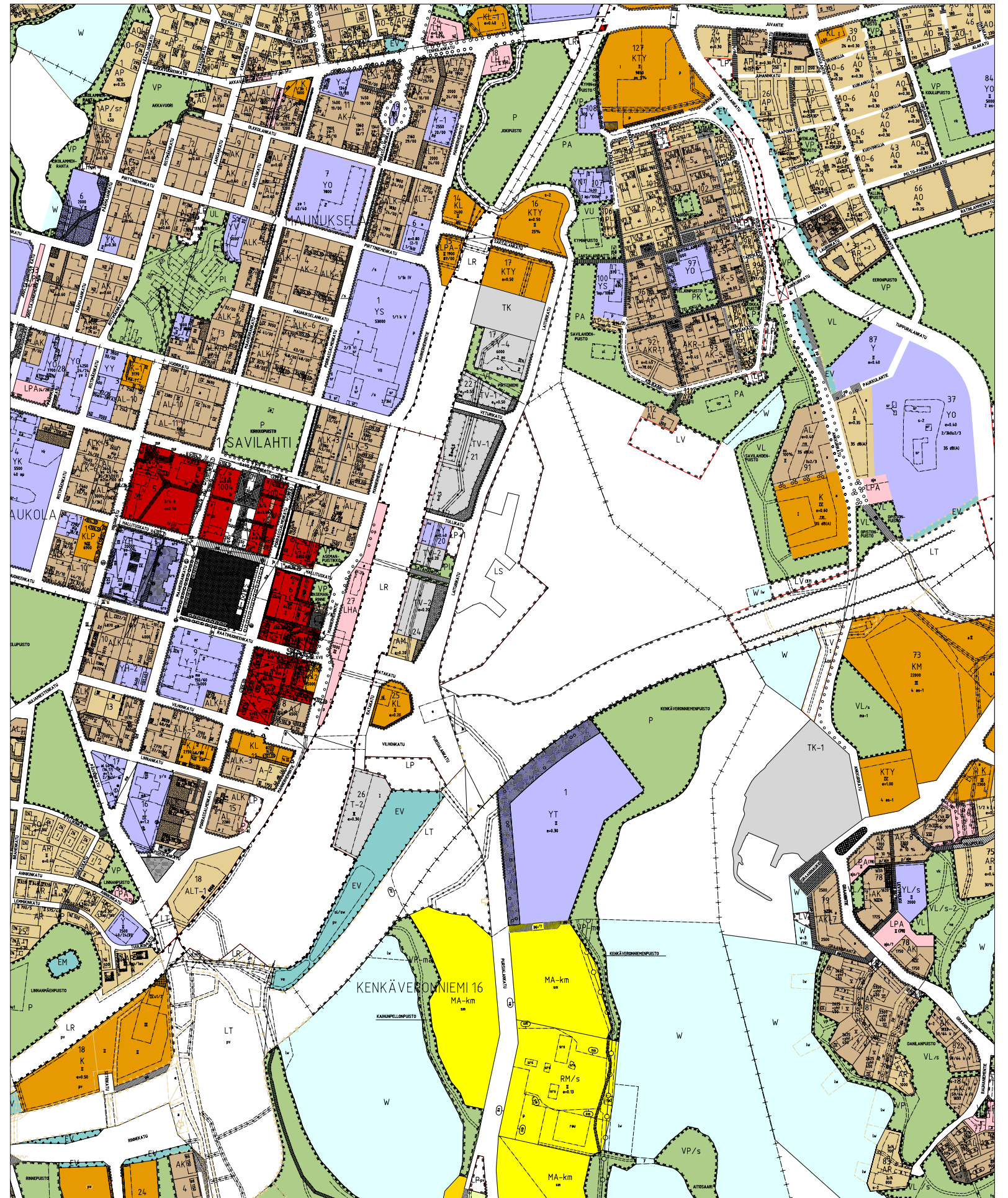
Satamalahden ja ydinkeskustan väliin sijoittuu Mikkelin rautatie- ja linja-autoliikennettä hoitava Matkakeskus. Matkakeskuksen läpi, ratapihan ylitse kulkee kevyen liikenteen silta, joka yhdistää satama-alueen keskustaan ja torille. Reitti on osittain katettu ja avonaisilla osilla reitti pidetään talviaikaan sulana kaukolämmön paluulämmityksen avulla.

5.5 Kaavatilanne, rakennuskanta ja rakentamisen määrä

Nykyisissä asemakaavoissa suunnittelualue on pääosin merkitty teollisuuskäyttöön (TK, TY-4, TV-1, TV-2, T-2), yleisten rakennusten korttelialueeksi (Y), liike- ja toimitilaksi (KL, KTY), autopaikkojen korttelialueeksi (KLPA), satama-alueeksi (LS) sekä puisto- ja virkistysalueiksi (V). Kaavat ovat osittain vanhentuneet.

Sataman alueella toimii tällä hetkellä rautakauppa, kone- ja puutarhamyymälä, kaksi autojen varaosamyymälää ja muita pienempiä liikkeenharjoittajia. Alueella sijaitsevat toiminnot siirretään muualle ja rakennukset puretaan. Alueella sijaitseva kaksikerroksinen tullirakennus on suojeltu, rakennus on tällä hetkellä toimistokäytössä. Sen vieressä sijaitsevat huonokuntoiset makasiinirakennukset, joista osa on varastokäytössä.

Vuosittain tapahtuva kerrostalorakentamisen määrä on n. 5 000 - 8 000 k-m², joka vastaa n. 3-6 kerrostaloa, omakotitalotontteja kaupungissa myydään n. 100-150 vuodessa, asemakaavoitettujen tonttien osuus tästä on n. 50%, loput sijoittuvat haja-asutusalueelle. Rakentamisen määrän oletetaan kasvavan tulevaisuudessa.



Kuva 8: Ajantasakaava

5.6 Luonto ja kasvillisuus

Sataman alueella ei ole luonnon biologisen monimuotoisuuden kannalta arvokkaiksi tunnistettuja kohteita. Kaupungin tekemissä selvityksissä alueelta ei ole löydetty kasvavia tai pesiviä luonnonsuojeluasetuksessa lueteltuja tai muita uhanalaisia lajeja. Kenkäveron ja veturitallien luontoselvityksessä on veturitallien kohdalta löydetty ketotyräruohoa, jota voidaan pitää harvinaisena. Veturitallin kosteikko eli ns. lutakko on lokiin pesintäaluetta ja paikallisesti merkittävä linnustoalue, joka on rauhoitettu. Kosteikkoa ei voida ruopata tai käyttää esim. melomiseen. Savilahden itärannan rehevää kaislikkoa on leikattu talviaikoina ja kaupunki aikoo ruopata alueen veneilylle sopivaksi.

5.7 Maaperä ja perustamisolosuhteet

Alue on alavaa, entistä teollisuus- ja varastoaluetta, joka on saanut nykyiset muotonsa sen seurauksena, että Saimaata on täytetty vuosikymmenten kuluessa. Teollisuustoiminnan seurauksena alueelta löytyy runsaasti pilaantuneita maita. Maa-alueita joudutaan vaihtamaan laajalti. Puhtain osa kelpaa vielä täytemaaksi, mutta pahimmin pilaantuneet maat viedään puhdistettaviksi. Alueen puhdistaminen hoidetaan viimeistään rakentamisvaiheessa. Jätevedenpuhdistamon maaperästä on myös löydetty pilaantuneita maita ja alueella sijaitsevan lammen pohjasedimentit ovat pilaantuneita. Kaupunki huolehtii maa-alueiden puhdistamisesta ennen alueiden rakentamista.

Huomioitavaa on, että pohjaveden pinta vaihtelee vuosittain ja seuraa Saimaan vedenpinnan tasoa. Saimaan vettä säännöstellään juoksutuksilla ja järven pinnan korkeudet voivat vaihdella huomattavasti vuodesta toiseen. Saimaan vedenpinta Satamalahden alueella vaihtelee välillä +74,96 - +76,70. Savilahden kohdalla ei ole todettu tulvavaaraa, mutta ilmaston lämpenemisen seurauksena hetkittäisten sademäärien on ennustettu kasvavan, jolloin tulvariski kasvaa tulevaisuudessa. Perustusolosuhteet vaativat pohjarakenteiden paaluttamista.

5.8 Liikenne ja pysäköinti

VT5 kulkee kaupungin keskustan vierestä itä-länsisuunnassa. Tiehallinto on hyväksynyt tiesuunnitelman, jonka pohjalta VT 5 liikennenopeus keskustan kohdalla nostetaan 60 km/h nopeudesta 80 km/h nopeuteen ja Mikkelin keskustaa palvelevien Kaihun ja Aseman eritasoliittymien kapasiteettia nostetaan ja turvallisuutta parannetaan lainvoimaisen tiesuunnitelman mukaisesti. Lainvoimainen tiesuunnitelma ei kata koko Satamalahden rakentamisen aiheuttamaa liikenteen lisäystä ja on nähtävissä, että n. 10-15 vuoden kuluttua erityisesti Aseman eritasoliittymän kapasiteettia joudutaan nostamaan ja jätevedenpuhdistamon sekä vastakkaisen Graanin alueet yhdistetään Savilahden sillan viereen rakennettavalla rinnakkaistiellä. Kilpailualueen teialueiden rajauksessa tämä on otettu huomioon.



Kuva 9: Kilpailualue koillisesta



Kuva 10: Kilpailualue lounaasta

Mikkelin keskustassa liikennejärjestelyt ovat muuttuneet keskustauudistuksen myötä. Mannerheimintien välityskyvyn merkitys on kasvanut, koska sen kautta ajetaan torin alle sijaitsevaan yleiseen pysäköintilaitokseen, Toriparkkiin ja sen varrelle on suunniteltu muitakin pysäköintilaitoksia. Torin ympärille on toteutettu kaksi kauppakeskusta ja kävelykatuja, joiden määrää aiotaan edelleen lisätä.

Maasto laskeutuu loivasti etelään mentäessä, jonka johdosta ratapihan alitus ajoneuvoliikenteelle on toteutettu vain pohjoisessa Saksalankadun kohdalla. Etelässä torilta lähtevä kävelyreitti johtaa ratapihan ylittävälle kävelysillalle, joka yhdistää Matkakeskukseen ja rautatieaseman sekä siihen liittyvät laiturialueet toisiinsa. Kävelysilta toimii myös pyöräilyreittinä. Satamalahden ja keskustan välissä sijaitseva Matkakeskus palvelee bussiliikenteen kaukovuoroja ja junaliikennettä. Kaupungin bussiliikenteen sisäiset vuorot lähtevät torin vierestä.

Suunnittelualan pysäköintinormina käytetään 1 ap/85 k-m² riippumatta alueiden käyttötarkoituksesta. Poikkeuksena tiedekeskus (n. 14 000 m²), jolle varataan 105 henkilöautopaikkaa ja 10 bussipaikkaa.

5.9 Kilpailun tavoitteet ja suositukset rakentamisen määrästä

Kilpailun tarkoituksena on tiivistää Mikkelin kaupunkirakennetta suunnittelemalla uusi ekologisen rakentamisen mallialue ydinkeskustan jatkeeksi Saimaan rannalle. Kilpailun tavoite on vahvistaa Mikkelin Saimaan rantakaupunki identiteettiä ja toimia samalla lähtölaukauksena Saimaan rantarakentamisen kehittämiseksi ekologisella tavalla. Suunnittelulla haetaan voimakasta identiteettiä keskustan rantarakentamisesta, joka on helposti hahmoteltavissa ja heijastaa kaupungin strategista tavoitetta Saimaan kasvukeskuksena.

Kaupungin tavoitteena on monipuolistaa asuinrakennetta ja tarjota kattavasti erilaisia asumisen vaihtoehtoja ydinkeskustassa ja muualla kaupungin alueella sekä erityisesti Saimaan rannalla.

Suunnittelussa tulee jatkaa Mikkelin laajenevan keskustan kehittämistä kävelypainotteisena, jossa ajoneuvoliikenne on eriytetty ja kevyelle liikenteelle on luotu korkealaatuinen ja sujuva ympäristö, joka toimii houkuttelevana vaihtoehtona yksityisautoilulle. Suunnittelussa tulee erityisesti kiinnittää huomiota kevyen liikenteen väyliin, virkistystoimintaan ja esteettömään liikkumiseen. Ympäristön luonne, laatu –ja materiaalityypien tulee olla ekologisia, paikallisia raaka-aineita ja ratkaisuja hyödyntäviä. Kävelyreittien varrelle tulee luoda aukioita, puistoja yms. oleskelu ja kohtaamispaikkoja.



Kuva 11: Sataman osa-alue etelästä

Osa-alue A – Satama

130 000 – 200 000 k-m² / asuin-, liike- ja palvelurakentamista

Osa-alue B – Veturitallin alue

20 000 – 50 000 k-m² / liike- ja palvelurakentamista

Osa-alue C – Kenkäveronniemi

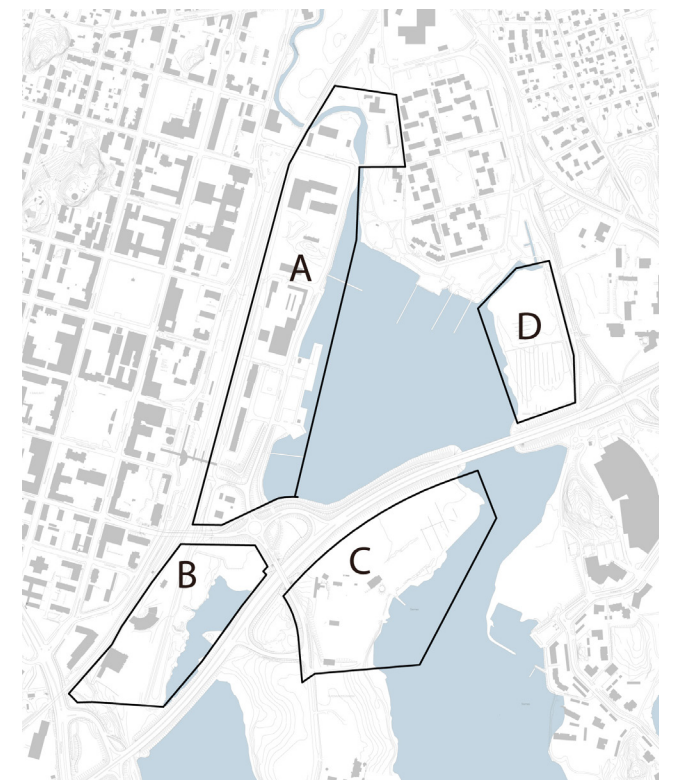
40 000 – 80 000 k-m² / asuin-, liike- ja palvelurakentamista

Osa-alue D – Paukkulanranta

15 000 – 30 000 k-m² / asuinrakentamista

Muu kilpailualue

0 – 10 000 k-m² / asuin-, liike- ja palvelurakentamista



Kuva 12: Osa-alueet

6 Analyysi, luonnokset ja peruskonseptit

Ympäristöanalyysissä on esitetty kokonaiskuva suunnittelualueen nykytilasta, sekä osoitettu potentiaaliset kaupungin laajentumisvyöhykkeet ja yhteystarpeet. Luonnosten avulla on hahmotettu kolme tarkempaa suunnittelua ohjaavaa peruskonseptia.

6.1 Ympäristöanalyysi

Nykytilanteessa Savilahden ranta-alue näyttäytyy pääosin jäsentymättömänä ja hajanaisena. Rantavyöhykkeen rakennuskanta on matalaa ja selvästi alisteista keskusta-alueen kaupunkirakenteelle. Aseman kohdalla sijaitsevat huonokuntoiset makasiinit ovat rapistuneet osittain korjauskelvottomaan kuntoon.

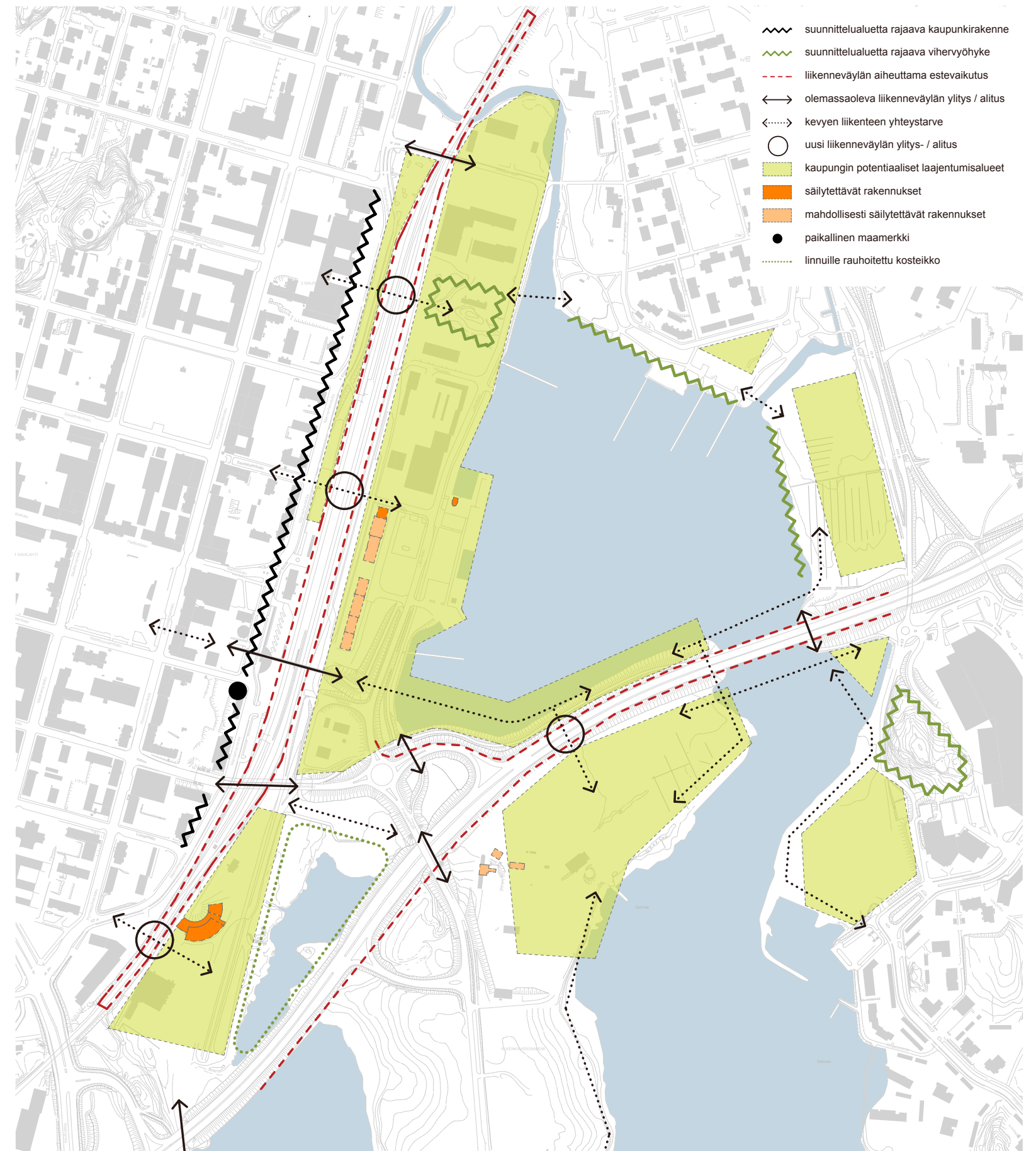
Radan länsipuolella varsinainen kaupungin reuna hahmottuu selkeänä rakennusrivistönä. Matkakeskuksen vieressä Mannerheimintien varressa sijaitseva vanha viljasiilo muodostaa rakenteellisen dominantin toimien samalla paikallisena maamerkinä.

Savilahden sillalta katsottuna keskustan silhuetti hahmottuu hienosti – kirkko ja Naisvuoren näköalatornina toimiva vanha vesitorni muodostavat omat aksenttinsa kaupunkinäköymään. Lähes täysin radan alle jääneestä Pirttiemen puistosta on jäljellä pieni fragmentti, joka osaltaan jäsentää keskustan puolen rantavyöhykettä. Saksalan ja Paukkulan rannat puolestaan muodostavat verraten yhtenäisen viherreunan keskustan suuntaan. Veturitallin alueen ja VT 5 väliin jäävä linnuille rauhoitettu kosteikkovyöhyke määrittelee uuden kaupunkirakenteen reunaa kilpailualueen lounaisosassa.

Junaradan ja VT 5 estevaikutus on huomattava. Kevyen liikenteen yhteydet keskustan ja sataman välillä tukeutuvat nykytilanteessa lähes yksinomaan matkakeskukseen liittyvään ylikulkusiltaan. Sataman ja Kenkäveronniemen kevyen liikenteen yhteys on toteutettu alikulkuna VT 5 keskustan liittymän kohdalla jatkuen Pursialantien sillalle. Vedenpuhdistamon alueelle ei ole yhteyttä rannan kautta, eikä Savilahden rantavyöhykkeellä ole osoitettu jatkuvaa reittiä keskeisen vesialueen kiertämiseen.

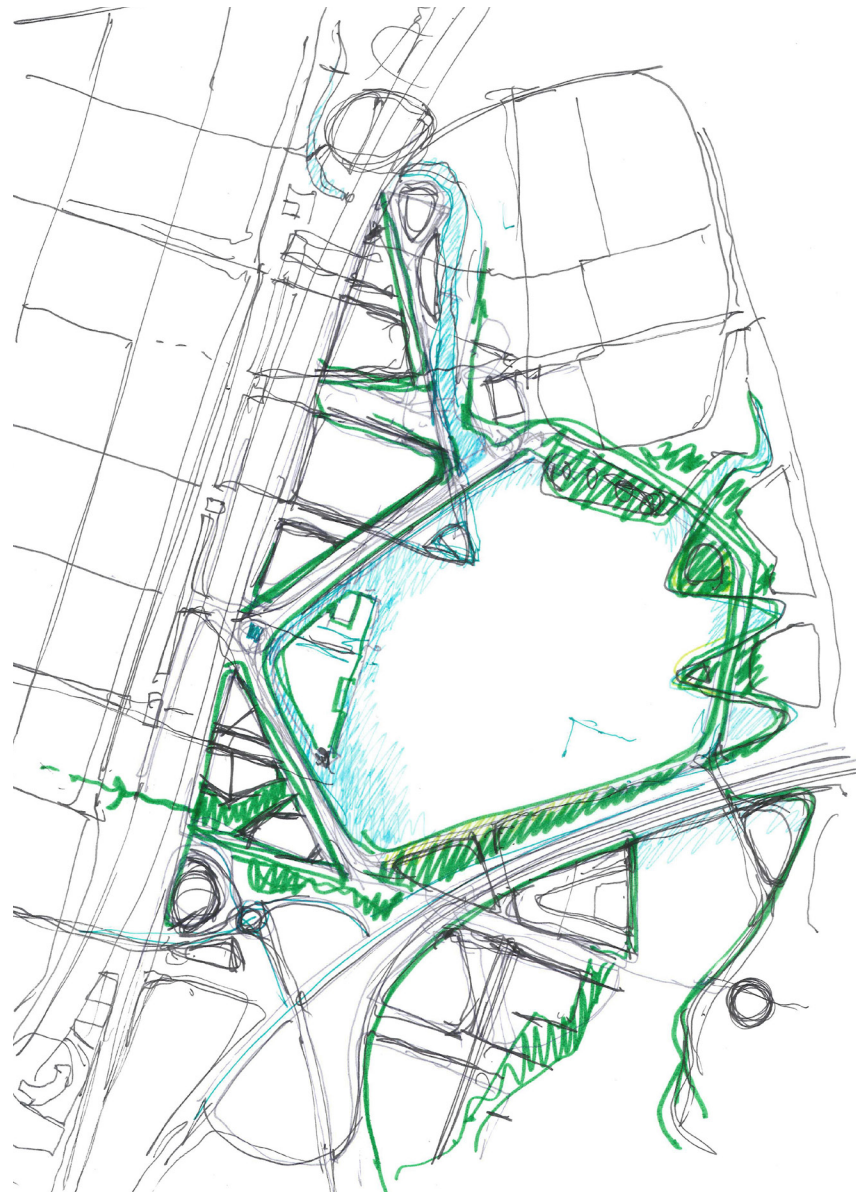
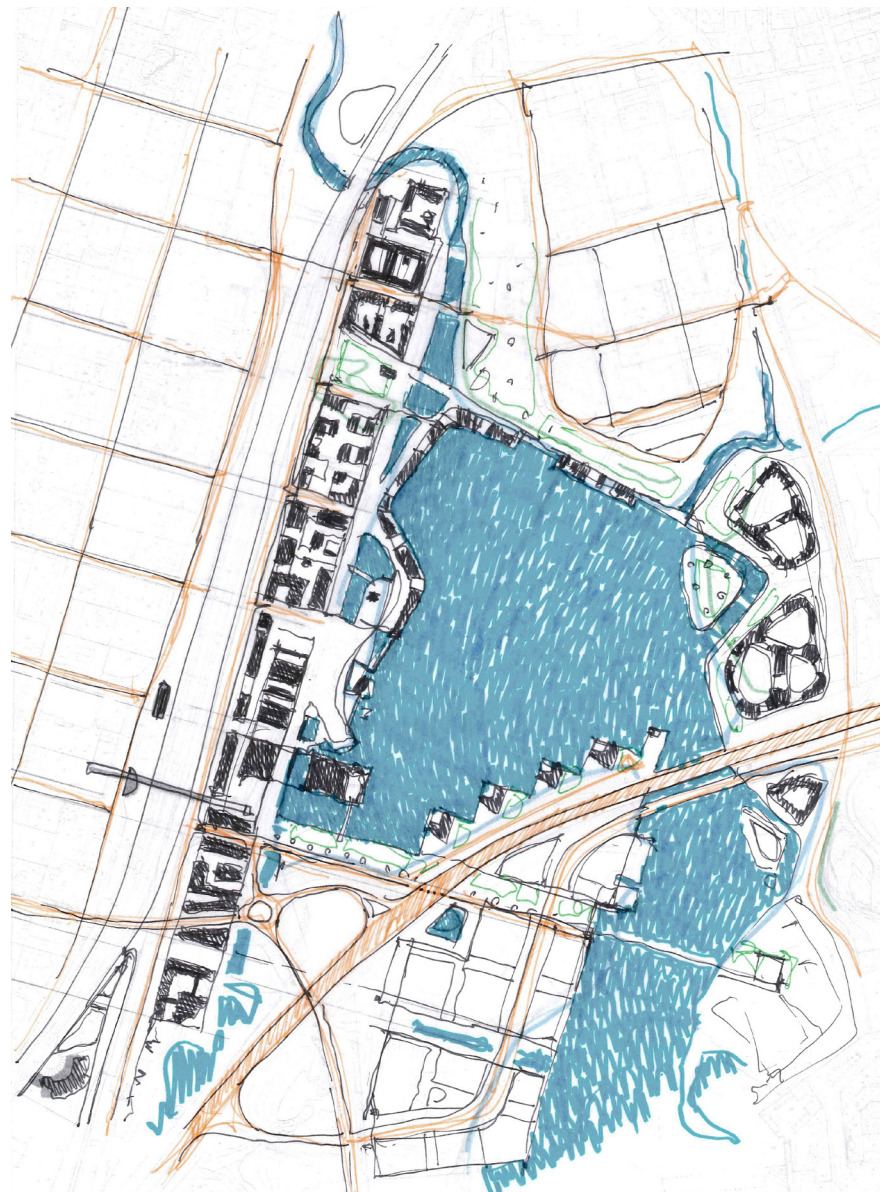
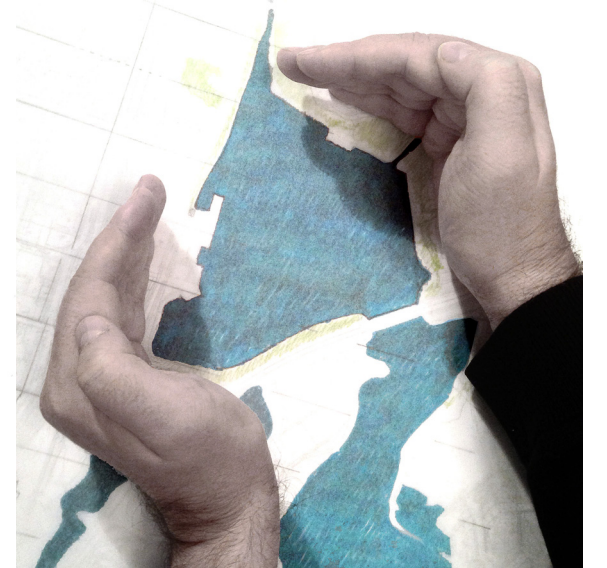
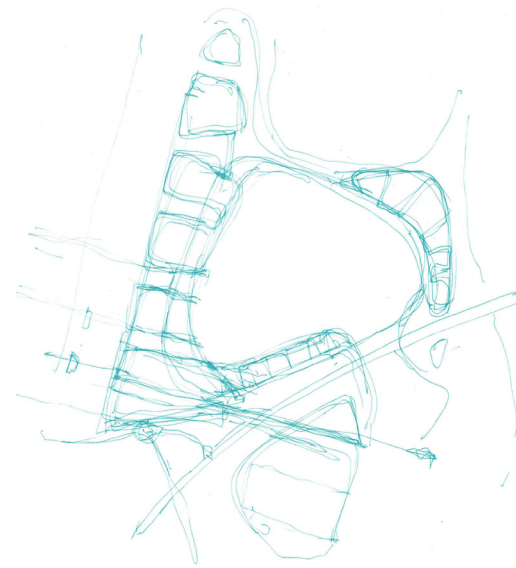
Autoliikenteen pääyhteydet satamaan toimivat VT5 liittymän ja radan alittavan Saksalankadun kautta. Rantaviivaa mukaileva Laiturikatu toimii sataman alueen pääväylänä. Jotta uudistuva rantavyöhyke liittyisi olemassaolevaan rakenteeseen nykyistä kiinteämmmin, on uusia alustavia liikenneväylien ylitys- tai alituspaikkoja osoitettu neljä kappaletta – kolme radan kohdalla ja yksi VT 5 ali.

Potentiaaliset kaupungin laajentumisalueet on valittu kaupunkikuvallisin perustein, sekä sen mukaan, kuinka ne sijoittuvat suhteessa olemassaolevaan kaupunkirakenteeseen ja uusiin kevyen liikenteen yhteystarpeisiin. Varsinaisen suunnittelualueen ulkopuolelta mahdolliseksi rakentamisvyöhykkeeksi on osoitettu osa Mannerheimintien ja VT5 reunaa sekä Graanin rantaa.



Ympäristöanalyysi 1/6500

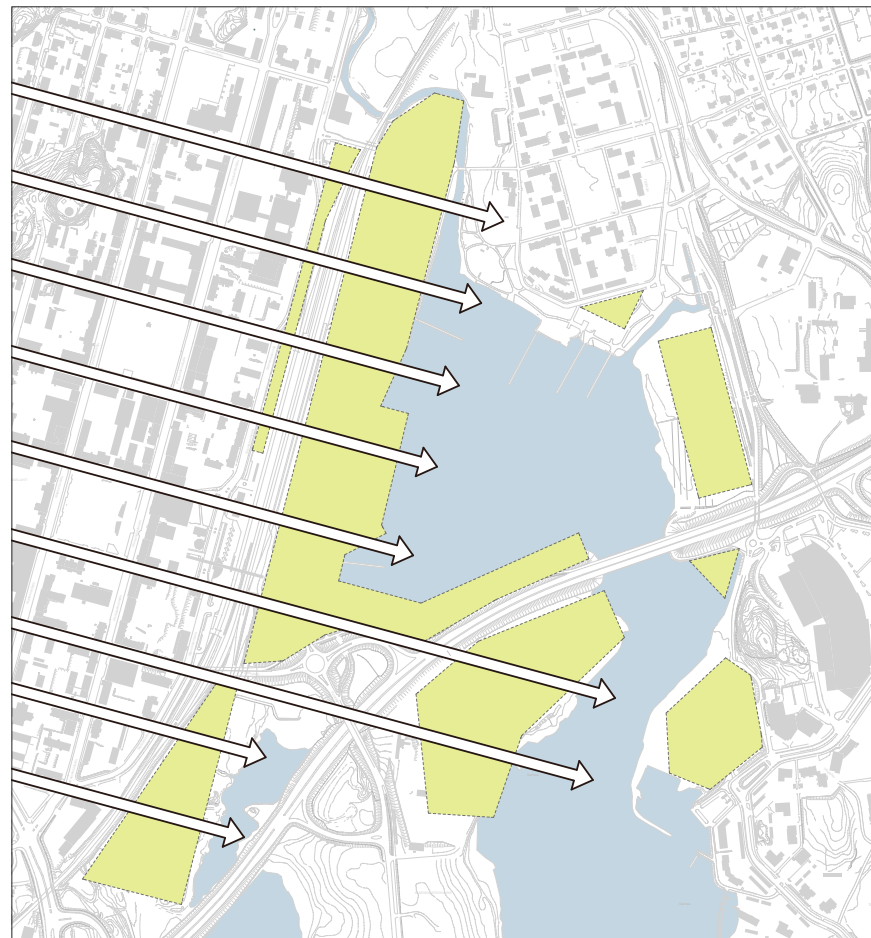
6.2 Luonnoksia



6.3 Peruskonseptit

Konsepti 1

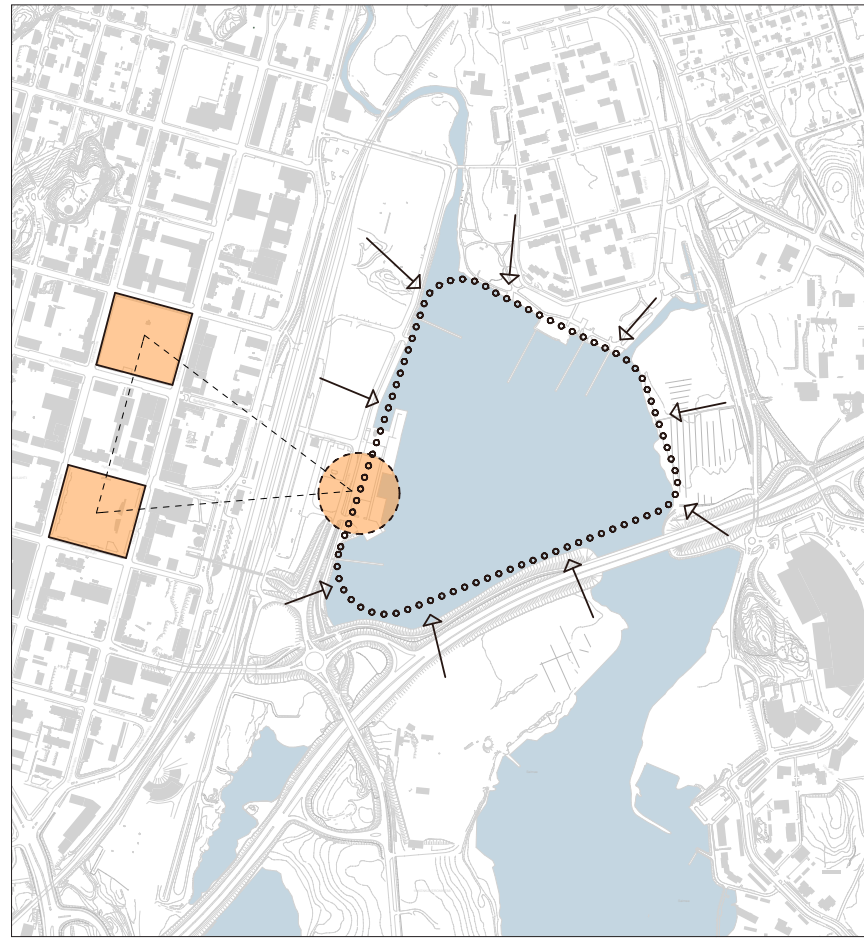
Mikkelin kaupungin keskusta-alueen struktuuri pohjautuu C. L. Engelin vuoden 1838 ruutukaavaan. Yksi suunnittelun pääperiaatteista on ottaa huomioon nykyisen katuverkon itä-länsi-suuntaiset pitkät näkymät – joko avaamalla näkymä jatkuvaksi tai muodostamalla näkymälinjalle harkittu rakenteellinen pääte. Vaikka varsinaista katuverkkoa ei radan ja VT 5 takia saa muodostettua yhtenäiseksi, huomioitujen näkymälinjojen avulla uutta korttelirakennetta kuitenkin pyritään yhdistämään olemassaolevaan kaupunkirakenteeseen.



- ruutukaavan / pitkien näkymien huomioiminen uudessa kaupunkirakenteessa
- kaupungin potentiaaliset laajentumisalueet

Konsepti 2

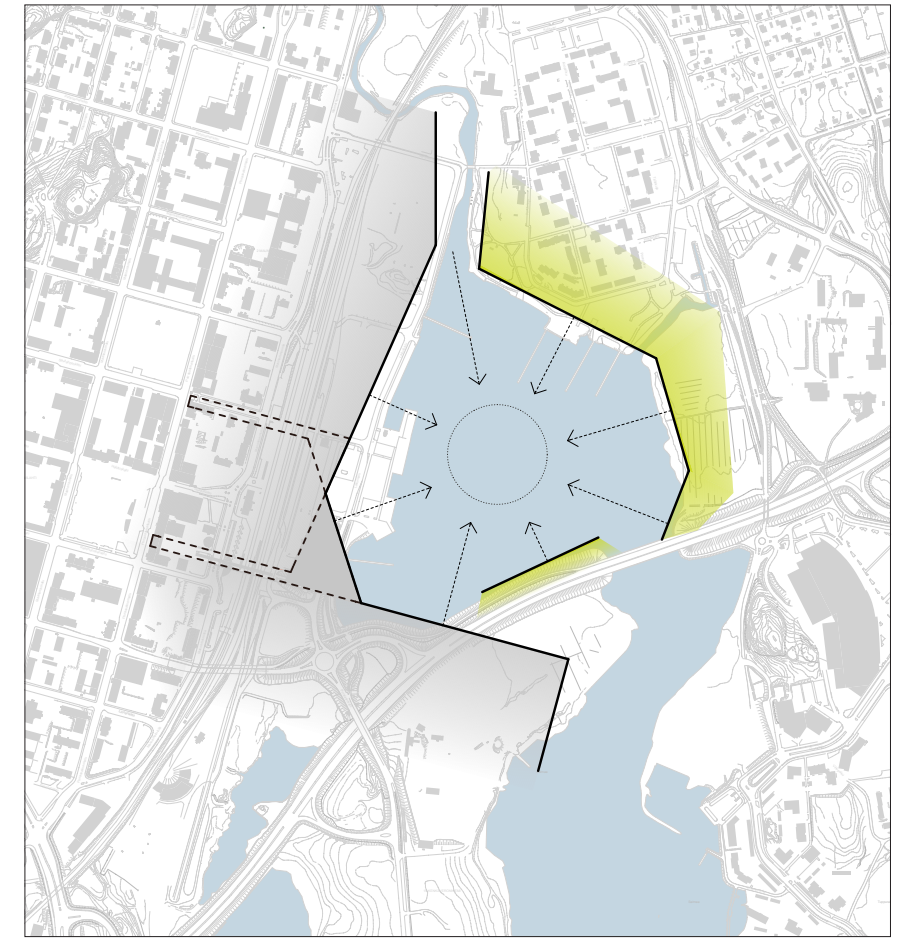
Satamalahden rannan luonteva kierto sekä helppo saavutettavuus keskustasta ja ympäröiviltä alueilta on otettu suunnittelussa periaatteelliseksi lähtökohdaksi. Engelin alkuperäisessä kaavassa Savilahden ranta oli kiinteä osa kaupunkia. Nykyisen keskusta-alueen tärkeimpien kaupunkitilojen – torin ja Kirkkopuiston – lisäksi satamaan sijoitetaan uusi kokoava ja rantaa aktivoiva kaupunkitila, joka osaltaan laajentaa koko kaupungin toiminnallista painopistettä uudistuvalla rantavyöhykkeelle.



- ↓
o o o o kaikille avoin, esteetön rantavyöhyke
- olemassaoleva julkinen kaupunkitila
- rantaa aktivoiva uusi julkinen kaupunkitila
- kaupungin toiminnallisen painopisteen laajentaminen rantavyöhykkeelle

Konsepti 3

Kaupungin uusi rajapinta keskustan puolella laajennetaan Savilahden rannalle asti, jotta rantavyöhyke saadaan liitettyä kaupunkirakenteeseen nykyistä kiinteämmin. Saksalan, Paukkulan sekä VT 5 reunan vihervyöhykkeitä kehitetään vastapainoksi sataman ja Kenkäveronniemen kaupunkimaiselle ilmeelle. Kaupunki- ja viherrakenteen reunalinjoissa hyödynnetään osittain olemassaolevia linjauksia ja ne suunnataan siten, että uusi Satamalahden kaupunkitila muodostaa helposti hahmotettavan suojaisan "sylin". Tärkeimpiä kevyen liikenteen yhteysohtia korostetaan uuden korttelirakenteen muodoissa.



- kaupungin uusi rajapinta Satamalahdelle
- nykyinen / kehitettävä vihervyöhyke
- tärkeimmät kevyen liikenteen yhteydet keskustaan
- näkymät rantaraitilta
- Satamalahden uusi tilallinen fokus

7 Suunnitelma



Satamalahti idästä, ilmakuvapotentiaali

Suunnitelma perustuu Mikkelin Satamalahden yleiseen, kansainväliseen, kaksivaiheiseen arkkitehtuurikilpailuun jätettyyn ehdotukseen ”Kameleontti 8068”. Kilpailu käytiin vuosina 2012-2013. Suunnitelmaa on edelleen tarkennettu ja kehitetty muunmuassa kilpailusta saadun palautteen perusteella.

Suunnittelualan sijainti keskellä olemassaolevaa kaupunkirakennetta antaa hyvät lähtökohdat uuden ekologisesti kestävästä urbaanin ranta-alueen suunnittelulle. Satamalahdesta on muodostettu kaupunkikuvallisesti vaihteleva, ympäristöä kunioittava, viihtyisä ja elävä osa Mikkelin kaupunkia. Rakennettava alue muodostaa keskustarakennetta täydentävän, kaupunkimaisen kokonaisuuden, joka kehittää Satamalahden avointa maisematilaa. Monipuoliset korttelit sekä vaihtelevat kaupunkitilarajat liittyvät rantapuiston ja viherreittien välityksellä ympäristöönsä.

Mikkelin keskustan ja Satamalahden ympäristön kaupunki- ja maisemarakennetta on hyödynnetty keskeisenä lähtökohtana ja osana kehittyvää kaupunkiympäristöä. Kaupunkirakenteen teemoina ovat Satamalahtea ympäröivä kaupunkipuisto, urbaanit rantareitit ja -aukiot, osa-alueita jäsentävät kanavat sekä tiivis, muodoltaan vaihteleva korttelirakenne.

Kortteleiden rytmi jäsentää syntyvää kaupunkitilaa luoden vaihtelevia näkymiä rantavyöhykkeen eri osista Satamalahdelle. Kortteli- ja rakennustyyppit vaihtelevat sataman hybridi-, ranta- ja jokikortteleista veturitallin alueen kulttuuri-, toimisto sekä liikekortteleihin. Kenkäveronniemen ruutuukaavakorttelit ja Paukkulanrannan puistokorttelit täydentävät suunnitelman monipuolista korttelitypologiaa. Alueelle sijoittuvat tiede-keskus ja kylpylä vahvistavat osaltaan uuden urbaanin ranta-alueen imagoa.

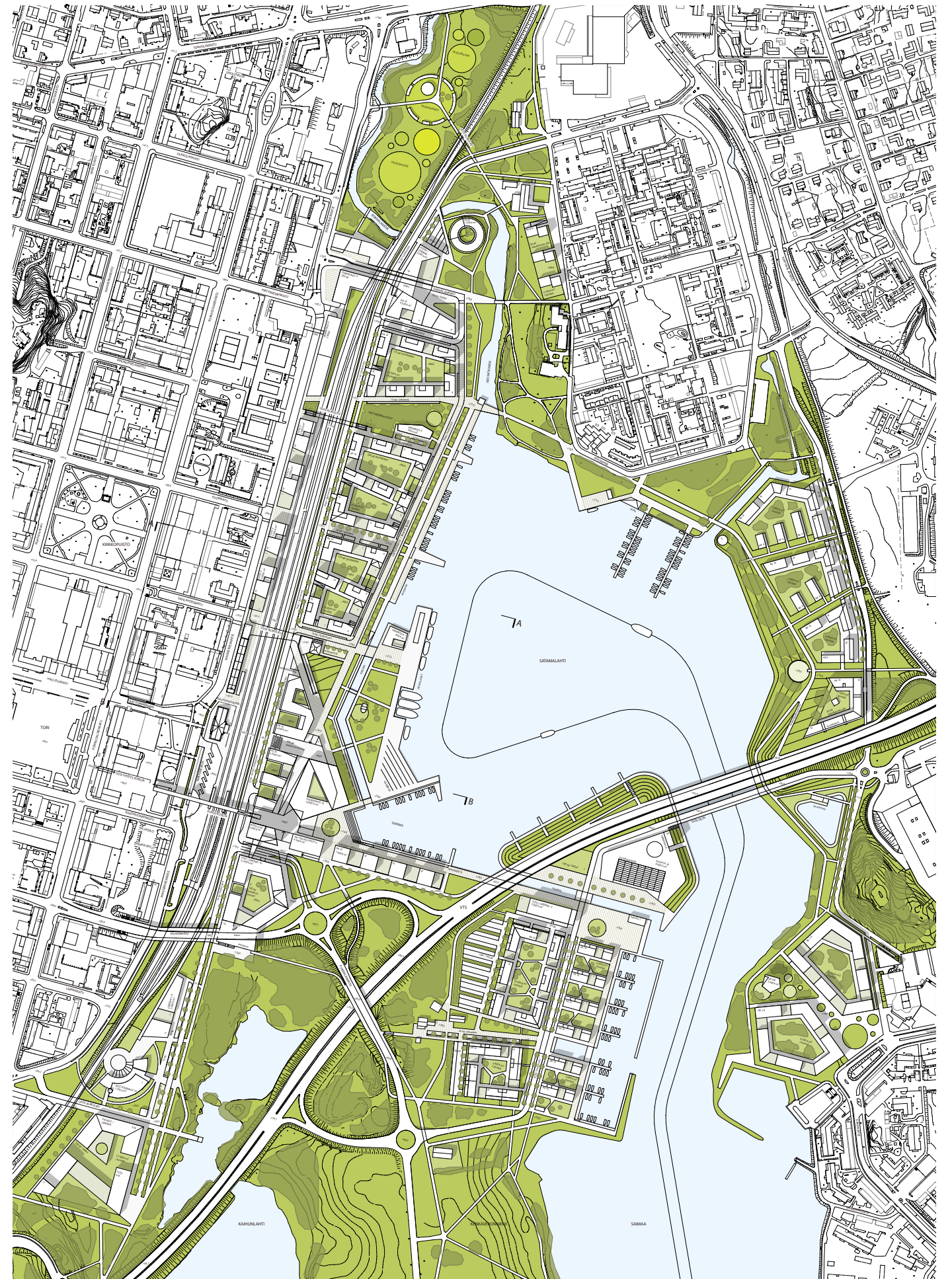
Ehdotettu korttelitehokkuus on sovitettu mittakaavallisesti ja kaupunkikuvallisesti täydentämään olemassaolevaa kaupunkirakennetta. Tehokkain rakentaminen on sijoitettu sataman ja veturitallin alueille, keskusta-alueen luontevimmille laajentumisvyöhykkeille. Kenkäveronniemen ja Paukkulanrannan rakenne on pienipiirteisempää.

Ratkaisussa on yhdistetty perinteisen suomalaisen kaupunkirakenteen mittakaava ja materiaalit nykyarkkitehtuuriin ja tulevaisuuden elämäntapaan soveltuvaksi kokonaisuudeksi. Asuntorakentamisen kirjo ja toteutusmallien vaihtelu edesauttavat elävän kaupunginosan syntyä ja kehittymistä. Lähipalvelut ja yhteistilat on jaettu kortteleittain, jolloin kaikille alueen asukaille tarjoutuu riittävästi uusia palveluita ja kohtauspaikkoja. Suunnitteluratkaisu mahdollistaa suuria vapauksia rakennusten ja toimintojen keskinäisille sijoittelulle sekä toteutukselle. Asuinrakennusten maantasokerrokset voidaan toteuttaa joko työ-, liike- tai asuintiloina. Vaihteittain toteutettavat korttelit muodostavat nuottiviivaston, johon rakennukset ja arkkitehtuuri voidaan myöhemmin sovittaa sopivassa sävellajissa.

Liikennerratkaisuissa on painotettu kevyen liikenteen verkoston toimivuutta, ranta-alueen saavutettavuutta sekä esteettömyyttä. Neljä uutta radan alituspaikkaa liittävät Satamalahden kiinteästi keskustan kevyen liikenteen verkostoon. Tehokkaimmin rakennetuilla vyöhykkeillä autopaikoitus on keskitetty pihakansien alle.



Kaupunkirakenne 1/8500



Havainnekuva 1/6500

7.1 Ratkaisuperiaatteet

Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Olemassaolevan rakenteen tiivistäminen

Satamalahden rakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta aivan kaupungin ytimen tuntumassa. Alueen rakentaminen eheyttää kaupungin itäistä julkisivua ja hyödyntää aiemmin jo useaan kertaan muokattua, nykyisellään vajaakäyttöistä aluetta. Olemassaolevaan infrastruktuuriin ja palvelurakenteeseen tukeutuminen tuo suoria säästöjä ja mahdollistaa tuhlailemattoman maankäytön.

Energiatehokas rakenne

Suunnitelma perustuu rakennettujen ja rakentamattomien alueiden selkeään keskinäiseen jäsentelyyn. Korttelialueet on pyritty rakentamaan tehokkaasti, jolloin rakentamisaluetta ympäröivä vapaa-ala jää mahdollisimman suureksi ja se voidaan hyödyntää erityyppisinä viheralueina. Riittävän suuri rakennustehokkuus lisää edelleen väestöpohjaa keskustapalveluiden alueella; asiakaskunnan lisääntyessä tarjoutuu tilaisuus palveluiden kehittymiselle ja monipuolistumiselle.

Vaiheistus ja suunnitelman joustavuus

Satamalahden rakentaminen aloitetaan keskustan tuntumasta, josta edetään kohti suunnittelualueen laitoja. Korttelikokonaisuudet on mitoitettu siten, että Mikkelin vuosittainen rakentamisen määrä on luontevasti sijoitettavissa alueelle. Kaupunkirakenteellinen konsepti mahdollistaa riittävän muuntojoustavuuden, mikäli esimerkiksi asuntotuotantoa halutaan sijoittaa alueelle esitettyä enemmän.

Toimintojen sekoittaminen

Satamalahtea ei rakenneta yksinomaan asuinkäyttöön, vaan alueelle on sijoitettu myös uusia lähi- ja kulttuuripalveluita sekä työpaikkarakentamista. Toimintojen sekoittaminen edesauttaa rikkaan ja monipuolisen kaupunkiympäristön syntyä. Toimintojen ja palveluiden sijoittaminen kävelyetäisyydelle asumisesta vähentää autoilutarvetta ja rohkaisee hyötyliikkumaan.

Monipuolinen viherympäristö ja kaupunkipuisto

Satamalahden kaupunkipuisto vaihtelevine rantareitteineen ja aukioiden muodostavat monipuolisen kokonaisuuden, jossa on paikkoja sekä rauhoittumiselle että tekemiselle. Julkiset ulkotilat on suunniteltu kaikille käyttäjäryhmille, jolloin ne mahdollistavat esimerkiksi esteettömän liikkumisen ja kaupunkimaiset urheilumuodot, kuten pyöräilyn, skeittauksen ja pienpelit.

Rakennukset

Arkkitehtuuri

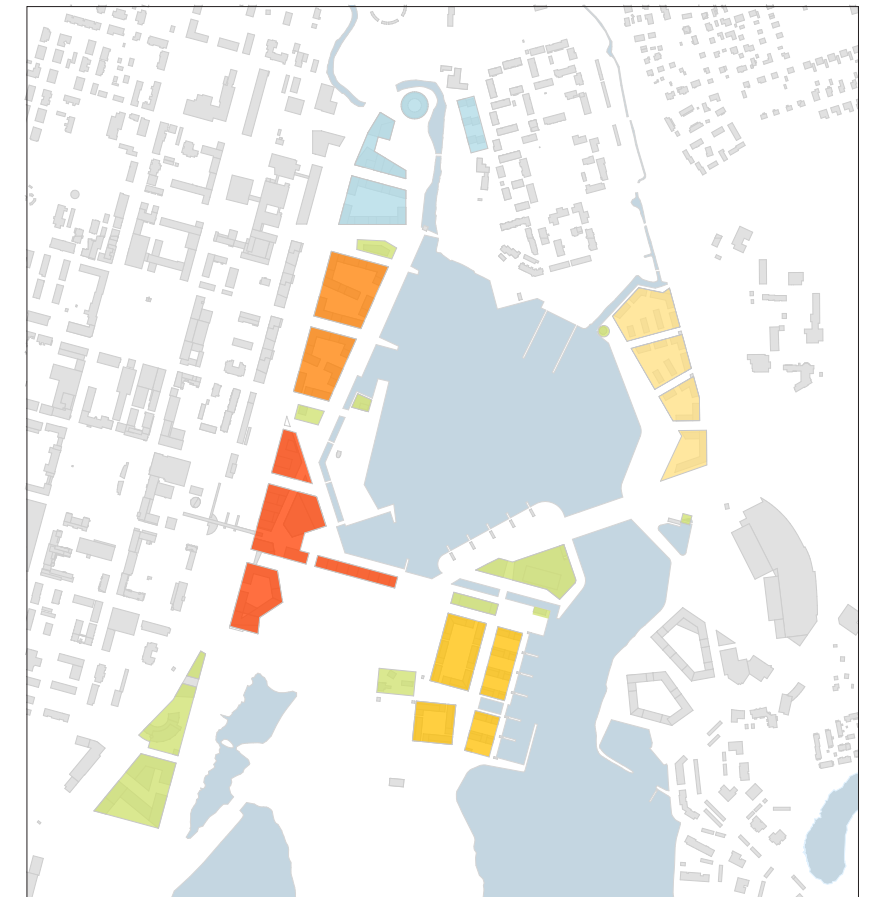
Perinteiset hyvät rakennustavat toimivat perustana Satamalahden ekologisesti kestäväälle arkkitehtuurille ja rakentamiselle; luonnonvalon hyödyntäminen, harkitut korttelikokonaisuudet, puskurivyöhykkeenä toimivien tilojen käyttö sekä riittävät eristeet. Satamalahden korttelit kietovat sisäänsä suojaisat pihat. Katto- ja seinäpintoja hyödynnetään käyttöterasseina, viherkattoina ja aurinkoenergiantuotantoon. Kenkäveron ja Paukkulanrannan asuinrakennuksissa hyödynnetään monipuolisesti puuta talojen rakenteissa ja verhouksessa. Myös ehdotettu kylpylärakennus on mahdollista toteuttaa täysin puurakenteisena.

Pienet toteutusyksiköt

Suurten monotonisten rakennusten ja alueiden välttämiseksi on Satamalahden korttelirakenne jaettu riittävän pieniin toteutusyksiköihin. Tämä lisää asuntotarjonnan ja -tuotannon sekä toteutusmallien diversiteettiä luoden monipuolisesti vaihtoehtoja ja mahdollistaa tavallista paremmin myös yksilöllisten tarpeiden huomioinnin. Alueella tulisi suosia useita toteuttajia yhden sijaan. Tavanomaista pienemmät suunnittelu- ja toteuttamiskokonaisuudet mahdollistavat useampien tahojen osallistumisen alueen kehittämiseen.

Joustavuus, muunneltavuus ja monikäyttöisyys

Yleispäteväksi suunniteltu tila helpottaa käyttötarkoituksen muutosta ja siten parhaimmillaan pidentää rakennuksen käyttöikää, kun sitä ei toiminnan luonteen muuttuessa tarvitse purkaa. Satamalahden rakennuksiin on suunniteltu joustavia ja monikäyttöisiä tiloja. Yhteistilat mahdollistavat muun muassa vierashuoneen, työhuoneen, verstaan, saunan tai vaikkapa talokohtaisen kuntosalin.



Korttelirakenne

- hybridikorttelit
- rantakorttelit
- jokikorttelit
- ruutukaavakorttelit
- puistokorttelit
- julkisten rakennusten korttelit

Kulttuuri

Asennemuutos

Satamalahden voimakas profiloiminen ekotehokkuuden edelläkävijäksi houkuttelee alueelle kestävään elämäntapaan motivoituneita asukkaita. Ekologinen kestävyys muodostuu parhaimmillaan asukkaita yhdistäväksi asiaksi, yhteiseksi päämääräksi, joka lisää yhteisöllisyyden tuntua. Satamalahden kaupunkialue mahdollistaa elämäntyylin, joka kuluttaa vähemmän luonnonvaroja tarjoamalla vaihtoehtoja ja toimintaympäristön, jossa ekologisesti kestävä asuminen, liikkuminen ja kulluttaminen on helppoa ja vaivatonta. Alueelle rakennettava Mikkelin tiedekeskus tarjoaa kansalaisille kestävyysliityvää informaatiota.

Yhteisöllisyys

Yhteisöllisyyden tukeminen ilmenee uudessa korttelirakenteessa selkeästi artikuloituna julkisena kaupunkitilana, yhteisinä ja yhteiskäyttöisinä tiloina ja hoidettuina viheralueina. Alueen yhteisöllisyyden perustana on Satamalahden rantareitin julkinen ulkotila, jossa viettää aikaa ja kohdata ihmisiä. Alueen korttelit on suunniteltu sopivan kokoisiksi yksiköiksi, joissa yhteisöllisyyden luonteva muodostuminen on mahdollista. Asuinkortteleihin on sijoitettu yhteiskäyttötilaa ja myös pihatilat ja lukuisat kattoterassit ovat yhteisiä.

Kulttuuriympäristö

Elämyksellinen kaupunkiympäristö ja monipuolinen kulttuuritarjonta vähentävät riippuvuutta suuremmista kaupunkiyksiköistä tarjoamalla tekemistä ja koettavaa omalla alueella. Kulttuuriperintö ja -maisema sekä laadukas rakennettu ympäristö muodostavat alueelle monipuolisen kokonaisuuden, jolle paikallistunne perustuu. Säilytettävä rakennuskanta tuo alueelle kerroksellisuutta ja alueen historiaa on ilmenetty ympäristötaiteen keinoin. Satamalahden erityiset ympäristöarvot on kartoitettu ja niitä vaalitaan.

Sosiaalinen diversiteetti

Kestävää kaupunkialuetta ei suunnitella tai rakenneta millekään tietylle asukas- tai erityisryhmälle. Asunto-, asuin- ja omistusmuotojen sekoittaminen luo positiivista monimuotoisuutta. Satamalahti on suunniteltu lähtökohtaisesti kaikille käyttäjäryhmille. Asuntotuotanto on alueella kauttaaltaan monipuolista ja sekoittunutta. Vaihtelevat asuntotyytit mahdollistavat laajan sosiaalisen diversiteetin parhaimmillaan jopa samassa rakennuksessa.

Liikenne

Kevyt liikenne

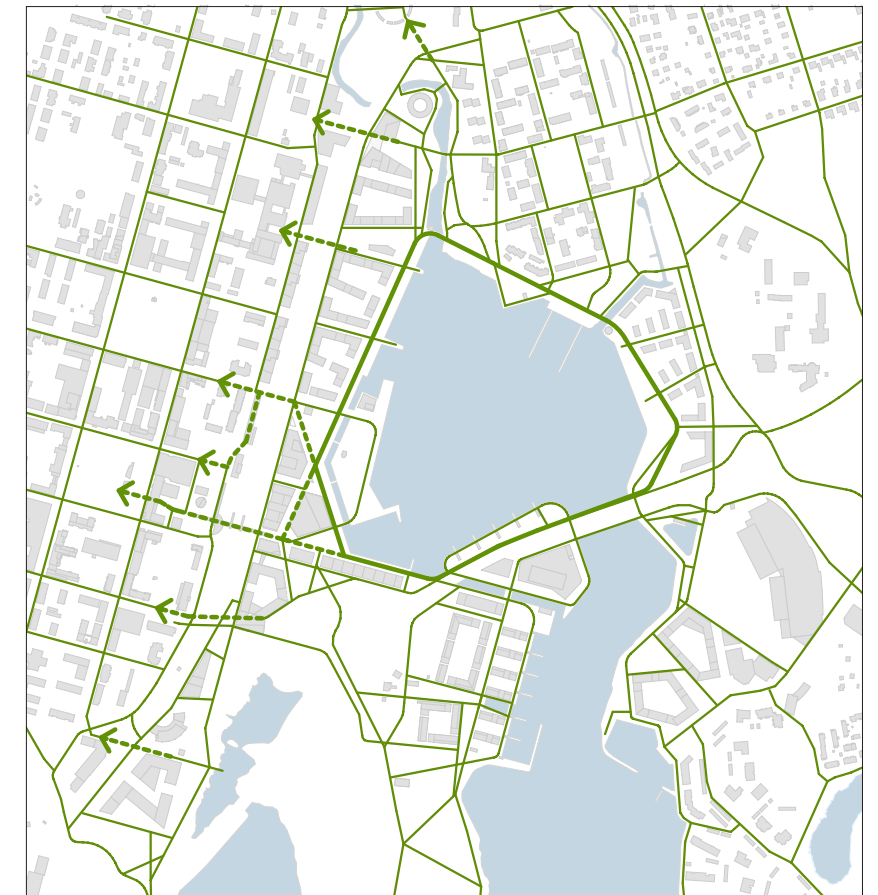
Ympäristön kannalta kestävässä kaupungissa liikkuminen tapahtuu pääasiassa kävellen ja pyörällä. Kevyen liikenteen verkostosta on suunniteltu saumaton kokonaisuus, joka liittyy suunnittelualueen luontevasti ympäröiviin alueisiin. Neljä uutta radanalituspaikkaa liittyy Satamalahden kiinteästi keskustan puoleiseen kevyen liikenteen verktoon – samalla alueen saavutettavuus paranee merkittävästi. Rantareitti ja VT5 rinnalle rakennettava uusi yhdysilta mahdollistaa nykyistä luontevammat kevyen liikenteen yhteydet Graanin suuntaan. Kestävässä ja toimivassa kaupungissa polkupyörä on huomioitu yhtenä ajoneuvotyyppinä kaikilla suunnittelutasoilla. Pyöräpaikkoja toteutetaan vähintään yksi asukasta kohden ja lisäksi riittävät varasto- ja säilytystilat. Polkupyöräpaikointi on sijoitettu pääasiassa korttelikohtaisesti sisätiloihin sekä radan alituspaikan yhteyteen aseman välittömään läheisyyteen. Paikkoja on varattu paitsi asuntojen, myös työpaikkojen ja palvelujen yhteyteen hybridikorttelin katutasokerrokseen.

Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Suunnittelualueella autoliikenteen aiheuttamia haittoja on pyritty minimoimaan. Valtatien melua torjutaan väylän molemmin puolin sijoitettujen yhtenäisten rakennusvolyymien avulla. Sataman ja Veturitallin alue liitetään radan viereen linjattuun uuteen alueellisen kokoojakaatuun. Ratkaisu vähentää merkittävästi rannanpuoleisen Laiturikadun ajoneuvoliikenteen määrää. Kenkäveronniemen ruutukaavakorttelit tukeutuvat uuteen, Graanin alueelle johtavaan tiehen. Paukkulanrannan korttelit liitetään toimimaan ulkoryötyisesti nykyisestä tieverkosta. Paikointi on järjestetty pääosin tonttikohtaisesti pihakansien alle puolikellareihin, lukuunottamatta puisto- ja ruutukaavakortteleiden aluetta, jossa rakentamisen tehokkuus on sataman aluetta maltillisempaa. Vieras- ja lyhytaikainen pysäköinti on hajautettu katujen varsille.

Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen

Kaupunkirakenteen tiiviys on välttämätöntä joukkoliikenteen riittävän käyttäjäkunnan varmistamiseksi. Satamalahden rakentamisen myötä Mikkelin väestöpohja kasvaa, ja sitä kautta edellytykset toimivan joukkoliikenteen järjestämiseen keskusta-alueella paranevat huomattavasti nykyisestä.



Kevyt liikenne

- > yhteydet radan länsipuolelle
- rantareitti
- kevyen liikenteen reitti



Autoliikenne

- VT 5
- pääkatu
- katu
- huoltoliikenne
- paikoitus / rakenteellinen
- paikoitus / maantaso

Energia ja infrastruktuuri

Hiilijalanjälki

Energiakysymyksessä ensisijaisena tavoitteena on säästäminen kaikilla osa-alueilla. Tiivis kaupunkirakenne luo edellytykset keskitettyyn energiaratkaisuun. Satamalahden rakennukset toteutetaan vähintään uusimman A-energialuokan mukaisina. Rakennusten jäähdytystarve minimoidaan rakennussuunnittelulla niin, että aktiivista jäähdytystä ei tarvita. Koneellisen ilmanvaihdon sijaan voidaan lämmityskauden ulkopuolella käyttää painovoimaisia ratkaisuja.

Uusiutuvat energiamuodot

Energian osalta Satamalahdessa suositaan lähellä tuotettua uusiutuvaa lähienergiaa, kuten järvilämpöä ja rakennuksiin integroitua aurinkovoimaa. Kylpylän ja tiedekeskuksen kattopintoja hyödynnetään aurinkopaneelien asennuspintana. Myös osa rantakortteleiden rakennusten seinäpinnoista on kallistettu sopivassa kulmassa aurinkopaneeleita ajatellen. Satamalahden alue liitetään olemassaolevaan kaukolämpöverkkoon, jonka energia tuotetaan suurilta osin uusiutuvien muodoilla.

Kaupunkieologia

Biodiversiteetti

Luonnon monimuotoisuuden vaaliminen on olennainen osa ekologista kestävyyttä. Tiiviin kaupunkiyksikön rakentaminen vaihtoehtona rakentamisen hajanaiselle leviämiselle maksimoi koskemattoman luonnon kaupungin ympärillä. Mahdollisimman suuri osa suunnittelualueella olevasta soveltuvasta kasvillisuudesta pyritään rakennusvaiheessa säästämään. Pirttiniemen puistikko ja Veturitallin viereinen lintukosteikko säilytetään pääpiirteissään ennallaan.

Ekologiset käytävät

Riittävän leveät ekologiset käytävät mahdollistavat eläinten ja kasvien siirtymisen luontoalueiden välillä. Suunnittelualueelle työntyvät metsä- ja viheraluekiilat toimivat myös asukkaiden virkistysreitinä. Alueen merkittävimmät ekologiset käytävät ovat Rokkalanjoen varsi ja Kenkäveronniemen ja Kaihunlahden rantojen viheralueet. Satamalahden pohjois- ja itäosiin on jätetty yhtenäisiä osia luonnontilaan.

Kaupunkiviljely ja lähiruoka

Hyötykasvien viljelypalstat Rokkalanjoen varressa luovat mahdollisuuden kasvattaa osa käytetystä ravinnosta itse. Myös Kenkäveronniemen ja Paukkulanrannan asuintonteille voidaan järjestää viljelypalsatoja, kasvihuoneita ja keittiöpuutarhoja. Pihojen lisäksi suunnitelma käsittää runsaasti viljelyn mahdollistavia kattoterasseja. Ruoan kasvattaminen kodin lähellä säästää energiaa ja luo alueelle elävyyttä ja yhteisöllisyyttä.

Hulevesien hallinta

Hulevesien muodostumista estetään kiinteistö- ja korttelikohtaisilla ratkaisuilla, kuten viherkatoilla ja -terasseilla, piha- ja puistoalueiden viherpinnoilla, kevennetyillä päällysteillä ja vesiaiheilla. Hulevesien määrää vähennetään varastoimalla ja hyödyntämällä ne syntypaikalla.

Yhteydet seudullisiin viheralueisiin

Seudullisilla viheralueilla on merkittävä luonto- ja virkistysarvo. Toimivat yhteydet kaupunkialueen urbaaneista osista ympäristön luonnon-tilaisiin alueisiin edistää muun muassa kakkosasuntoperinteestä eroon pyrkimistä – luontoyhteys ja viheralueiden helppo saavutettavuus korvaavat osittain mökinomistamistarpeen. Uusi viheralueverkosto liitetään olemassaoleviin puisto- ja metsäalueisiin. Suunnittelualueen rannat on jätetty kokonaisuudessaan kaupunkilaisten vapaaseen käyttöön.



Kaupunkitilat ja kaupunkipuiston liittyminen olemassaoleviin viheralueisiin

kaupunkitila
kaupunkipuisto



Satamalahti lännestä

7.2 Osa-alueet

Satama / osa-alue A 134 000 k-m²

Aseman kohdalle sijoittuviin hybridikortteleihin on sijoitettu tiedekeskus, hotelli, liike- ja toimistotiloja sekä asumista. Tiedekeskus avautuu Satamalahden suuntaan ja sen räystäslinja nousee korttelia kehystävien rakennusten yläpuolelle. Uusi kulttuurirakennus hahmottuu omaksi kaupunkirakenteelliseksi elementikseen vastarannoilta ja VT 5 sillalta katsottuna.

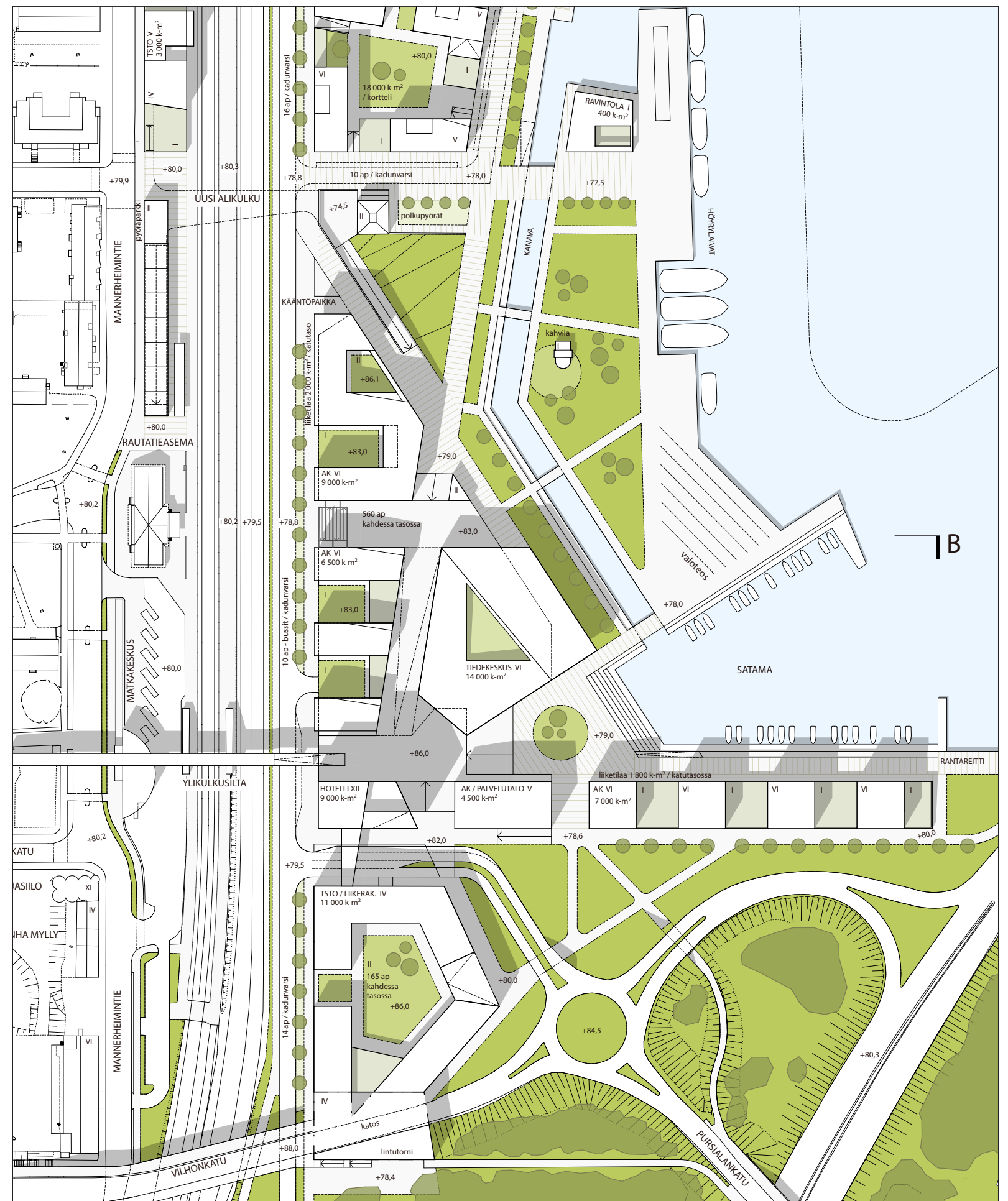
Ylikulkusillan eteläpuolelle sijoittuva hotellitorni muodostaa kaupunkikuvallisen vastaparin olemassaolevan siilorakennuksen kanssa – yhdessä nämä toimivat portti-aiheena Mannerheimintien ja radan akselilla. Uusi maamerkki on myös komea pääte Pursialankadulle sekä Laiturikadun akselille, ja se näkyy hyvin saavuttaessa alueelle jalkaisin torin suunnasta. Rakennus on mahdollista toteuttaa myös asuinrakennukse-
na, mikäli hotellille ei tulevaisuudessa löydy riittäviä toimintaedellytyksiä alueella.

Huonokuntoiset makasiinirakennukset on ehdotettu purettavaksi, mutta niiden osittainen säilyttäminen on jatkossa mahdollista, mikäli pohjoisin osakokonaisuus hybridikorttelin radan puoleisista asuinrakennuksista jätetään toteuttamatta ja alikulun esteetön luiska linjataan rataa nähden kohtisuorasti.

Kaupungin koordinaatistoa ja kevyen liikenteen ylikulun linjaa jatkava noppamaisten asuinrakennusten sarja korostaa VT5 ali jatkettua rantareittiä. Asunnoista ja yhteiskäyttöisiltä terasseilta avautuu upeat näkymät ympäröivään maisemaan. Korttelin yhtenäinen katutasokerros toimii samalla melumuurina valtatie liittymän suuntaan.

Keskustan puolelta saavuttaessa Satamalahden maisematila avautuu vaihteittain tiiviisti rajautuvien katu- ja aukiotilojen kautta. Uusi esteetön radan alituspaikka on sijoitettu säilytettävän tullirakennuksen kohdalle. Alikulku jatkuu rannan puolella terassoituna puistomaisena aukiotilana. Keskustan puolella alikulun luiska on katettu. Lasinen katosrakenne toimii myös Mannerheimintien katutilaa jäsentävänä elementtinä. Hybridikorttelin rannanpuoleinen viiste ohjaa näkymiä alikululle ja korostaa uuden yhteyden toiminnallsita merkitystä kaupunkirakenteessa. Samalla säilytettävä tullirakennus nousee struktuurista selvästi esiin ja saa ansaitsemansa erikoisaseman uudessa kaupunkirakenteessa. Säilytettävä kahvilapaviljonki on siirretty sataman puistoon. Tilalle, kanavan viereen on sijoitettu yksikerroksinen ravintolarakennus, jonka yhteydessä voi toimia Satamalahden kanoottivuokrauspiste.

Sataman elävöittämiseksi tilaa on varattu veneilyn lisäksi riittävästi myös festivaalien ja muiden tapahtumien järjestämiseen. Uusi kanava jäsentää keskeistä rantavyöhykettä pienempiin osiin ja piirtää rantareitin jatkumaan yhtenäisenä sataman kohdalla. Vielä 1960-luvulla toimineen lastauslaiturin kohdalle sataman toripintaan on ideoitu LED-valotekniikalla toteutettu ympäristöteos, joka abstrahoi rantavyöhykkeellä olleet puretut rautatiekiskot uudelleen näkyviksi.



Satama – eteläosa 1/2000

Alueen eteläosan toimisto- ja liikerakennusten kortteli tukeutuu keskustan korttelirakenteen linjoihin ja toimii samalla porttirakennuksena saavuttaessa kaupunkiin VT 5:n suunnalta. Kortteli on yhdistetty hybridirakennusten kokonaisuuteen kevyen liikenteen sillalla. Vilhonkadun eteläpuoleiseen massaan integroidusta lintutornista avautuu esteettömät näkymät suojellun kosteikkoalueen suuntaan.

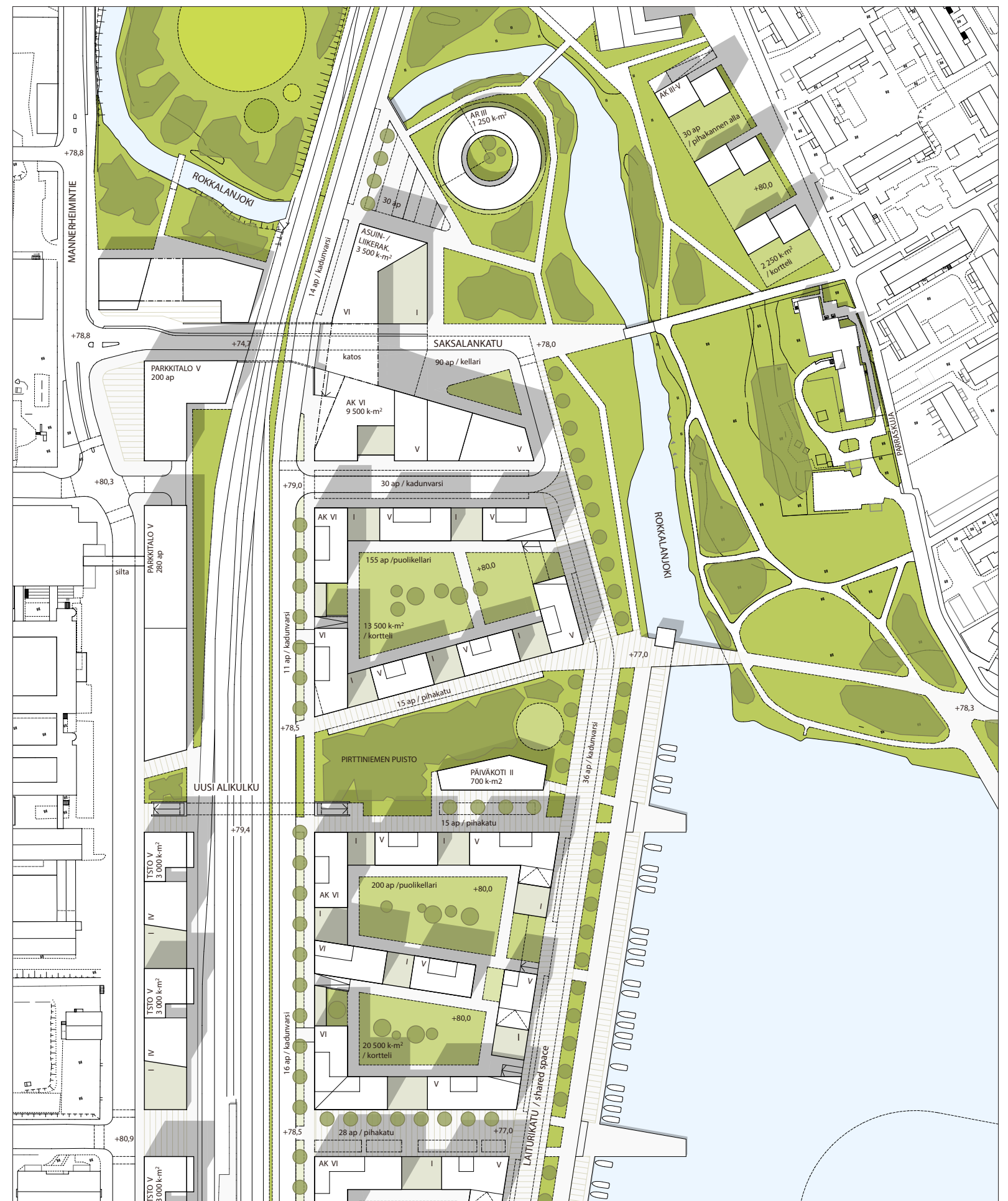
Rantakorttelit kätkevät sisäänsä suojaisat pihat, joista avautuu vaihtelevia näkymiä Satamalahden ja keskustan suuntiin. Asuinkortteleiden Laiturikadun suuntaisia massoja on kallistettu etelän puoleisilta sivuiltaan – osittain aurinkopaneelien kiinnitystä silmälläpitäen, mutta samalla järvinäkymien maksimoimiseksi taempien asuntojen ylemmistä kerroksista. 4-5 kerroksiset asuntolamellit nousevat kerroksen korkuisesta, rakennusmassoja yhdistävästä jalustaosasta, jonka tilojen käyttötarkoitusta voidaan muokata korttelikohtaisesti. Suunnitteluratkaisulla on pyritty aikaansaamaan hyvä muuntojoustavuus, sekä tarjoamaan mahdollisimman monesta asunnosta ja yhteiskäyttöisiltä terasseilta näkymiä Satamalahden suuntaan. Samalla järvinäkymiä on kyetty säilyttämään myös radan länsipuolen olemassaolevista rakennuksista.

Säilytettävä Pirttinemen puistikko jaksottaa Laiturikadun varren asuinkortteleiden sarjaa. Puistoon, hyvien saattoliikenneyhteyksien varrelle on sijoitettu päiväkotirakennus. Puiston linjalle sijoitettu alikulku parantaa rannan ja keskustan välisiä kevyen liikenteen yhteyksiä. Olemassaolevaa Saksalankadun alikulkua on levennetty ja lisätty kevyen liikenteen yhteydet ajoväylän molemmille puolille.

Alueen pohjoisosan ympyrän muotoinen rivitalokortteli ja Saksalan puolelle sijoitetut asuinrakennukset avautuvat Rokkalanjoenvarren maisemaan. Radan länsipuolelle on ideoitu hyötykasvien pienviljelypalstoja kasvihuoneineen. Alueen läpi linjattu kevyen liikenteen yhteys liittää suunnittelualueen Rokkalan kaupunginosaan.

Varsinaisen suunnittelualan ulkopuolella on Mannerheimintien linjausta ehdotettu muutettavaksi. Suoristettu tielinjaus vapauttaa hyödynnettävää tonttimaata radan varteen. Vyöhykkeelle on sijoitettu toimistorakentamista ja kaksi parkkialoa lisäämään kaupungin puolen paikoituskapasiteettia.

Hybridikortteleissa paikoitus on keskitetty kahteen alimpaan kerrokseen, osittain puolikellariratkaisuna. Rannan noppamasten asuntojen autopaikat on osoitettu hybridikorttelin päämassaan. Rantakortteleiden paikoitus on sijoitettu pihakansien alle puolikellareihin ja kortteleiden väleihin pihakaduille. Laiturikatu on ehdotettu muutettavaksi osittain shared space -tyyppiseksi kaduksi, tiedekeskuksen edusta on kokonaisuudessaan autotonta kävelyvyöhykettä. Alueen uusi pääkokoojakatu on sijoitettu radan puolelle liittäen sataman pohjoisessa Saksalan kapunginosaan ja etelässä radan ali keskustan liikenneverkkoon.



Satama – pohjoisosa 1/2000



Satamalahti pohjoisesta



Saapuminen sataman alueelle radan yli



Saapuminen sataman alueelle radan ali



Kanavanäkymä sataman alueelta

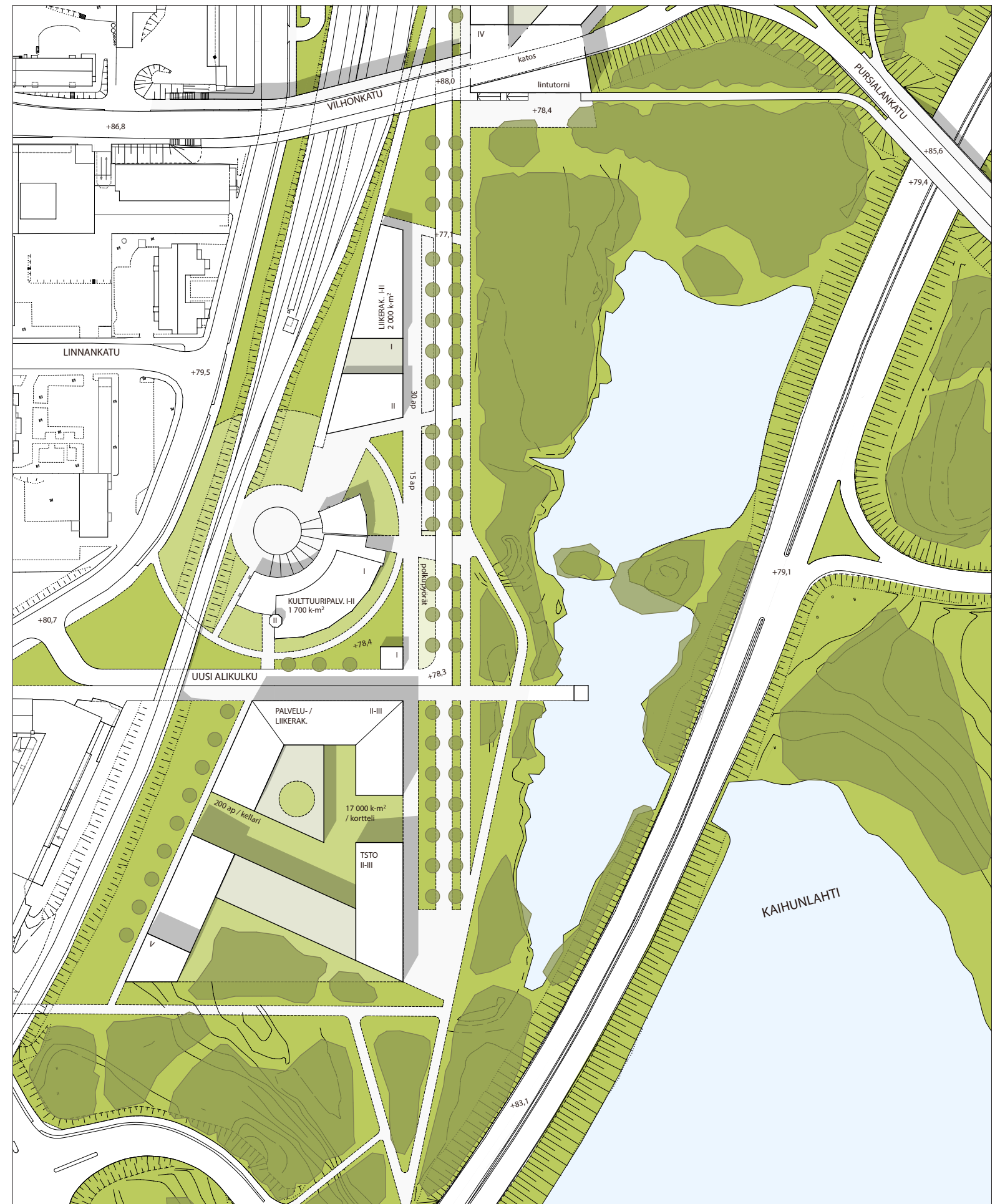
Veturitallin alue / osa-alue B 20 700 k-m²

Veturitallin alueesta on kehitetty monipuolinen yritystoiminnan sekä kulttuuri- ja palvelutoimintojen kokonaisuus. 1-2 kerroksinen kiilamainen liikerakennus muodostaa rakennusryhmän kärjen kurottaen massallaan asemaa kohti. Rakennuksen muodossa on huomioitu keskustan puoleisen Linnankadun näkymälinja. Veturitalli työntyy uudesta rakennusrintamasta radan puolella ja kääntää selkänsä kokoojakadun suuntaan säilyttäen alkuperäisen ilmeensä. Rakennukseen voi sijoittua liiketilaa tai erityyppisiä kulttuuriteollisuuden toimijoita. Alueen eteläisimpään korttelikokonaisuuteen on sijoitettu toimisto- ja liikerakennus. Korttelin 5 kerroksinen torniosa näkyy hyvin vilkasliikenteiselle Lappeenrannantielle. Rauhoitettu lintukosteikko jää uuden rakennusrintaman ja VT 5: väliin. Alueen vieritse on linjattu kevyen liikenteen reitti, jolta aukeaa näkymiä suojeluvyöhykkeelle.

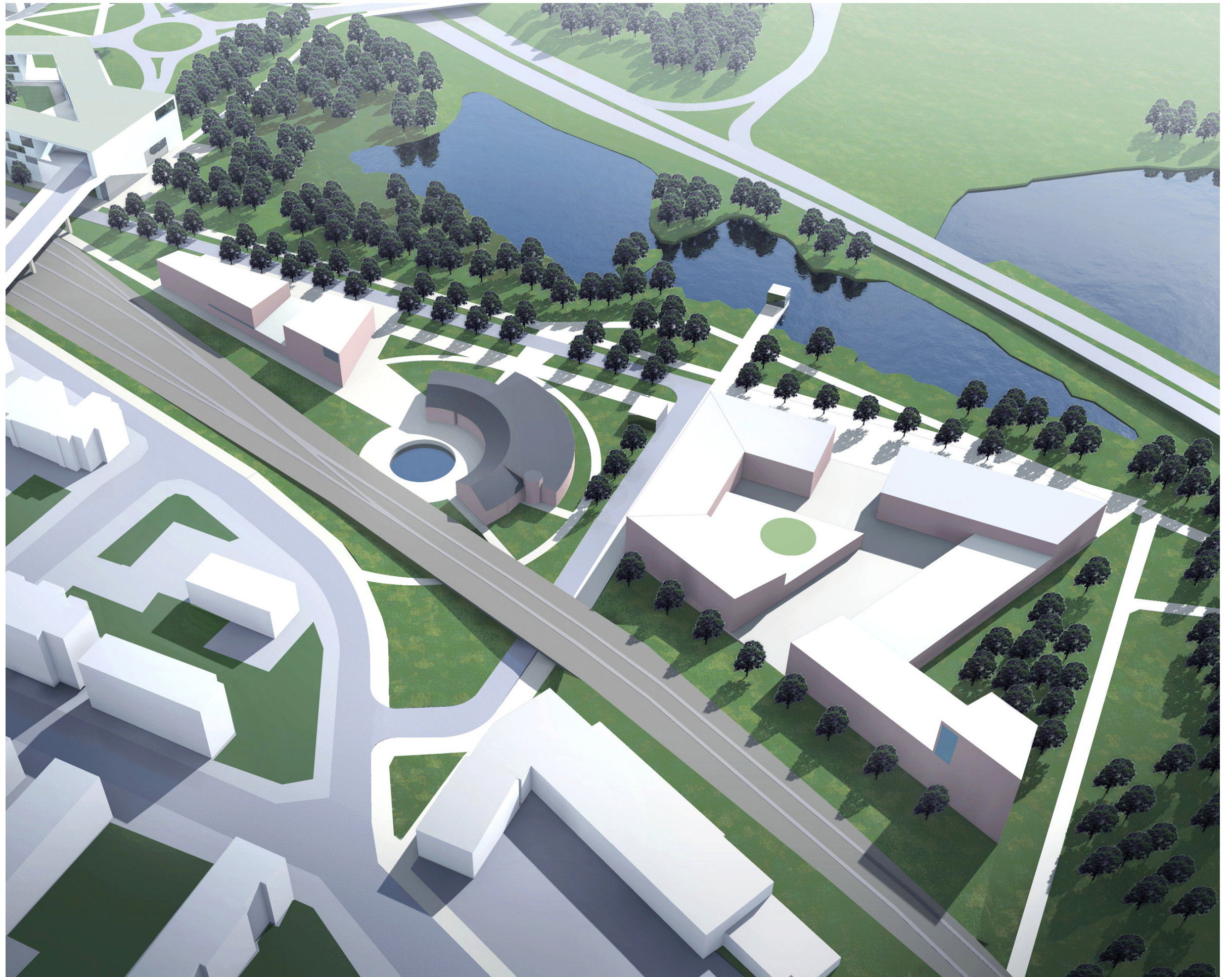
Kokoojakatu on liitetty keskustan liikenneverkkoon uuden alikulun kautta. Alue toimii jatkossa tärkeänä porttina saavuttaessa Satamalahdelle keskustan eteläosan suunnasta. Paikoitus on sijoitettu kokoojakadun varrelle sekä alueen eteläosassa sijaitsevan toimisto- ja liikekorttelin kellariin. Yhtenäinen viheralue ja kevyenliikenteen yhteys on osoitettu jatkumaan valtatie eteläpuolelle olemassaolevan alikulun kautta. Reitti jatkuu Kaihunlahden länsipuolta pitkin etelän olemassa olevien viheralueiden suuntaan.



Yönäkymä veturitallin pihalta



Veturitallin osa-alue 1/2000



Veturitallin alue lännestä

Kenkäveronniemi / osa-alue C 38 800 k-m²

Kenkäveronniemellä sijaitsevalle entisen vedenpuhdistamon alueelle on osoitettu asumista, toimistotilaa ja palveluita. Valtatien viereen, rantareitin varrelle sijoittuva liike- ja toimistorakennus suojaa rantavyöhykkeen matalampaa rakennuskantaa VT 5:n melulta ja liittyy samalla alueen Satamalahden puoleiseen rakennusrintamaan. Alueen läntisten asuinkortteleiden massoittelulla on pyritty niinikään suojaamaan asukkaiden piha- ja oleskelutiloja ajoneuvoliikenteen melulta.

Esitetty korttelirakenne on sukua kaupungin ruutukaavalle ja se liittyy keskusta-alueen hallitsevaan koordinaatistoon. Poikkeuksena lounaisosan neliömäinen asuinkortteli, joka tarttuu olemassaolevan rakennuskannan linjoihin. Asuntojen oleskelutilat avautuvat pääosin suojaisille sisäpihoille ja ympäröivään puistomaiseen maisemaan. Poikittainen pihakatuviyöhyke yhdessä rantalinjan sisäänvedon kanssa jäsentää korttelikokonaisuutta ja ohjaa kevyttä liikennettä sisemmälle rantavyöhykkeestä jäävien säilytettävien rakennusten luo. Vanhoihin rakennuksiin on osoitettu asukkaiden yhteistiloja. Rannan 1-3 kerroksisista asuinrakennuksista ja yhteiskäyttöisistä terasseista avautuu vaihtelevia näkymiä Saimaalle. Uusi pienvenesatama aktivoi rantavyöhykettä, ja tarjoaa asukkaille mahdollisuuden omaan venepaikkaan kodin välittömästä läheisyydestä.

Uusi kylpylärakennus on erotettu kanavalla omalle saarelleen. Rakennus on moderni vastine Savilahden rannalla sijainneelle Pirttiniemen kylpylälle, ja tiedekeskuksen lisäksi tärkeä matkailukohde Mikkelin uudistuvalla rantavyöhykkeellä. Rakennuksen kylkeen sijoitettu näköalatorni toimii porttina saavuttaessa kaupunkiin idän suunnasta. Torni on samalla pääte Hallituskadun pitkälle näkymälinjalle kirkon suunnasta katsottuna. Saaren keskustanpuoleiselle rannalle on sijoitettu pieniä viherhuoneita. Noppamaiset lasimassat valaistaan pimeällä ja ne muokkaavat osaltaan Satamalahden uutta maisematilaa.

Liikenteellisesti alue tukeutuu VT 5:n vierelle linjattuun tiehen. Uusi rinnakkaisväylä parantaa samalla yhteyksiä Graanin suuntaan. Toimisto- ja liikerakennuksen sekä asuinkortteleiden pysäköinti on osoitettu kahdelle LPA-alueelle ja katujen varsille. Kylpylän paikoitus on keskitetty viherkattoiseen pysäköintitaloon osittain puolikellariin. Julkinen rantareitti Pursialan suuntaan on linjattu rannan kortteleiden ja uuden pienvenestaman välistä. Vaihtoehtoinen pohjois-etelä-suuntainen kevyen liikenteen yhteys on osoitettu kulkemaan asuinkortteleiden ja valtatievälistä.



Kenkäveronniemen osa-alue 1/2000



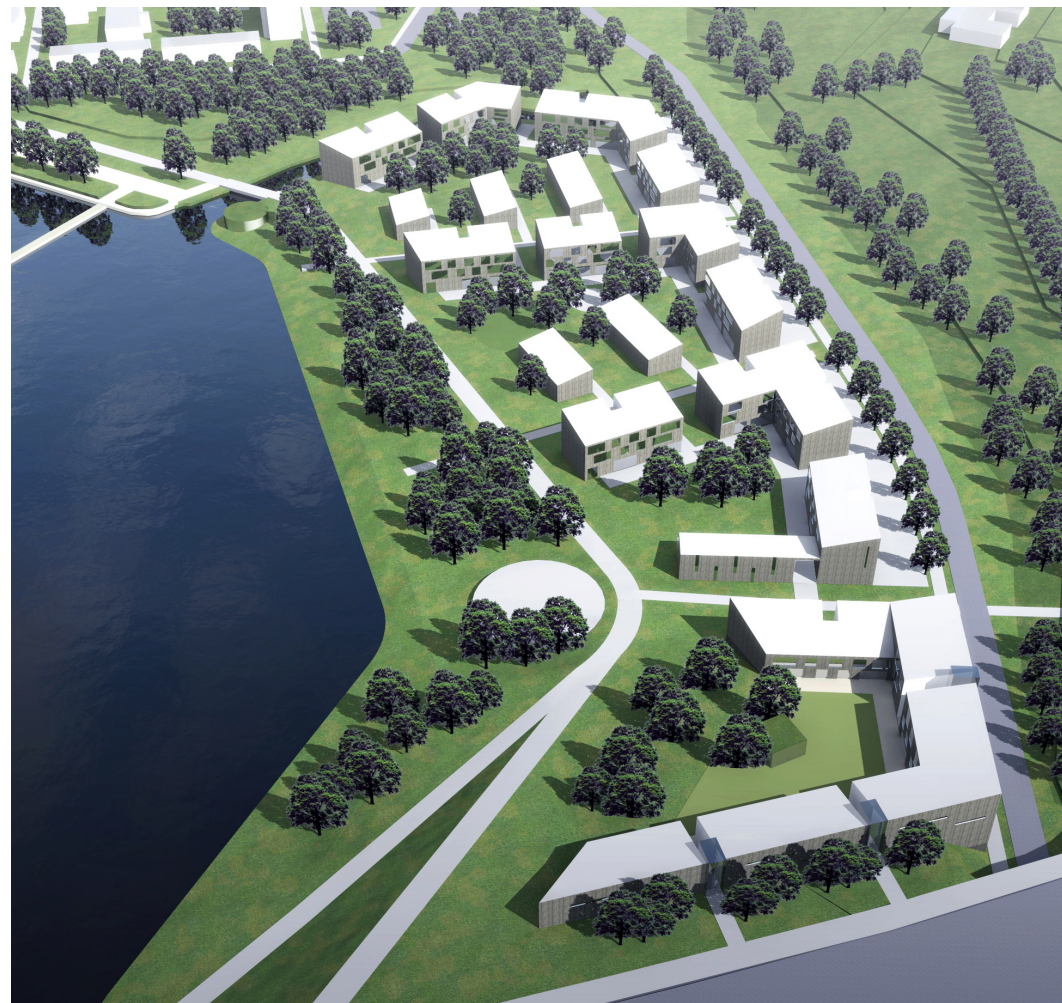
Kenkäveronniemen osa-alue etelästä

Paukkulanranta / osa-alue D 20 800 k-m²

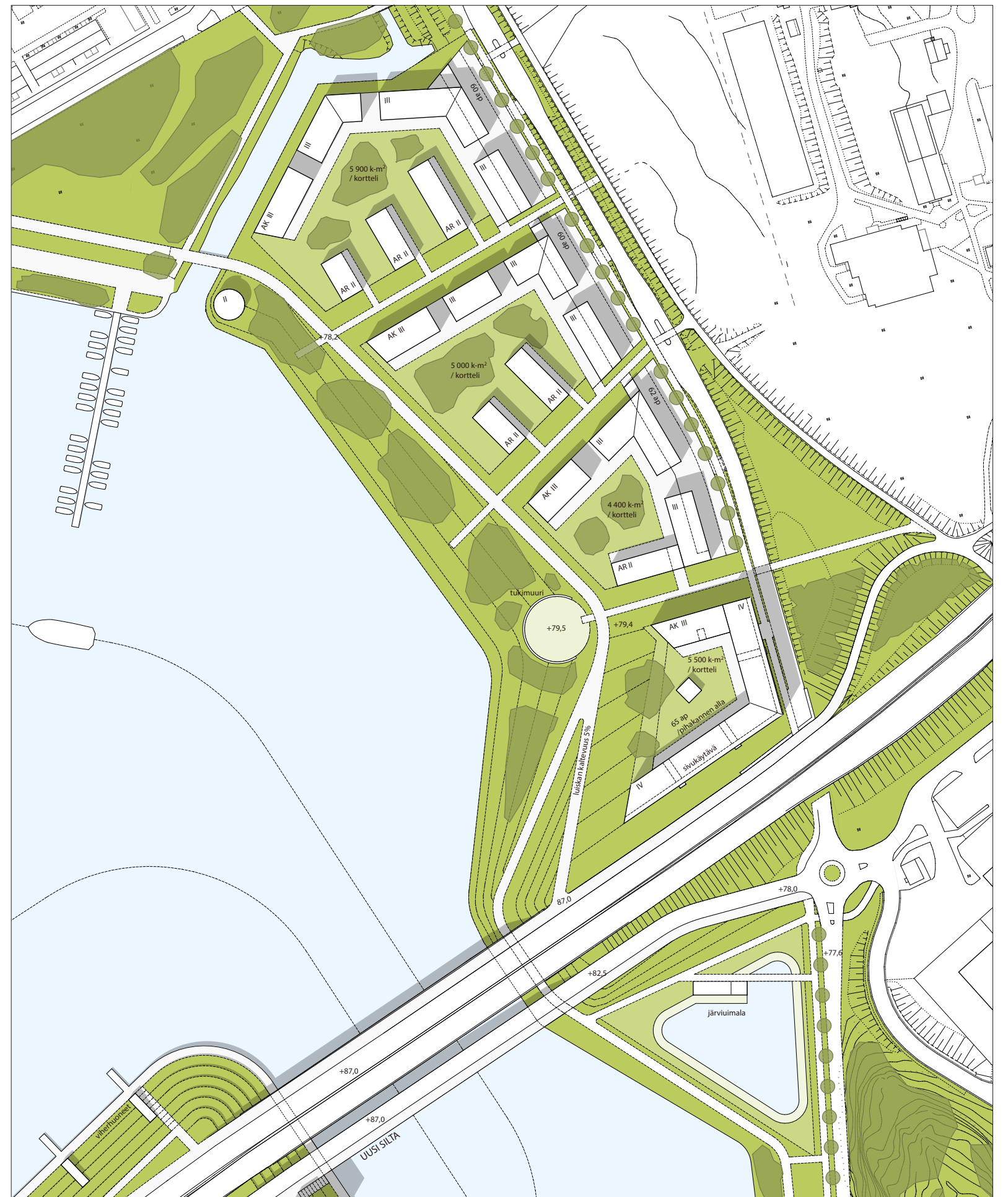
Satamalahden itärannalle Paukkulaan on esitetty pienimittakaavaisempaa, puiston keskelle sijoittuvaa rakentamista. Keskustaan ja rantapuistoon avautuvat 2-4 kerroksiset asuinrakennukset on esitetty puurakenteisina. Valtatien viereen sijoittuva asuin-kortteli on toteutettu osittain sivukäytäväratkaisuna. Samalla se toimii melusuojana alueen pohjoisille kortteleille. Rantavyöhyke näyttäytyy keskustan suuntaan vehreänä ja yhtenäisenä.

Alueen eteläosaan on ideoitu Saimaaseen yhteydessä oleva järviuimala, joka osaltaan aktivoi Graanin puoleista rantavyöhykettä – erityisesti kesäaikaan. Lämmitetty rantapaviljonki pukutiloineen mahdollistaa myös avantouinnin Saimaassa talviaikaan. Rantareitti on linjattu kulkemaan alueen eteläpuolitse, erottaen uimapaikan omaksi suojaisaksi poukamakseen.

Uudet korttelit tukeutuvat liikenteellisesti olemassaolevaan katuverkkoon. Pysäköinti on toteutettu tonteilla maantasossa lukuunottamatta valtatievarren asuinkorttelia, jonka paikoitus on osoitettu pihakannen alle hyödyntäen olemassaolevia maaston muotoja. Rantapuisto ja -reitti yhdistävät Paukkulanrannan uudet korttelit Saksalanrannan kautta keskustaan ja Tuppuralan suuntaan.



Näkymä etelästä



Paukkulanrannan osa-alue 1/2000

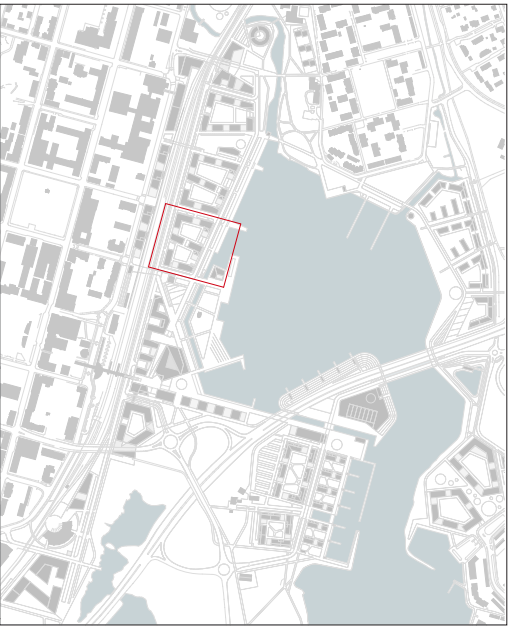


Näkymä Paukkulanrannalta keskustan suuntaan

7.3 Kortteliotteet

Kortteli 1 – Satama 1/1000

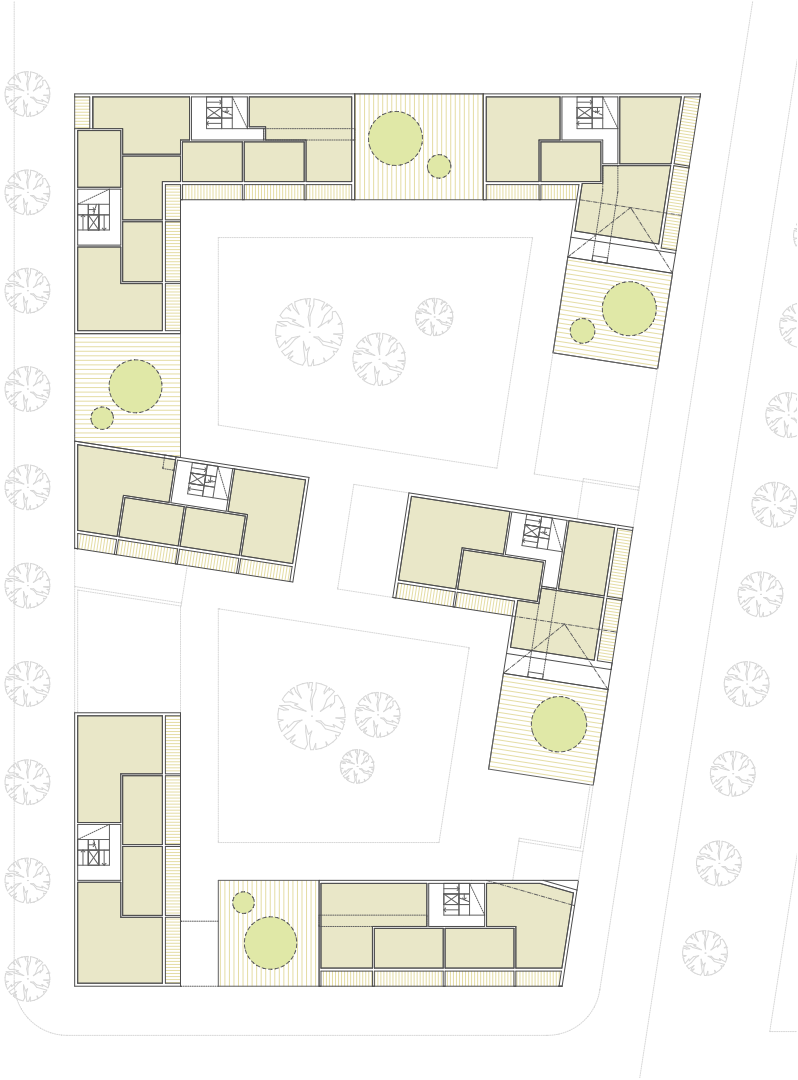
- aputila / yhteistila
- paikoitus / puolikellari
- asunto
- liiketila / työtila
- parveke- / terassivyöhyke



Pihataso



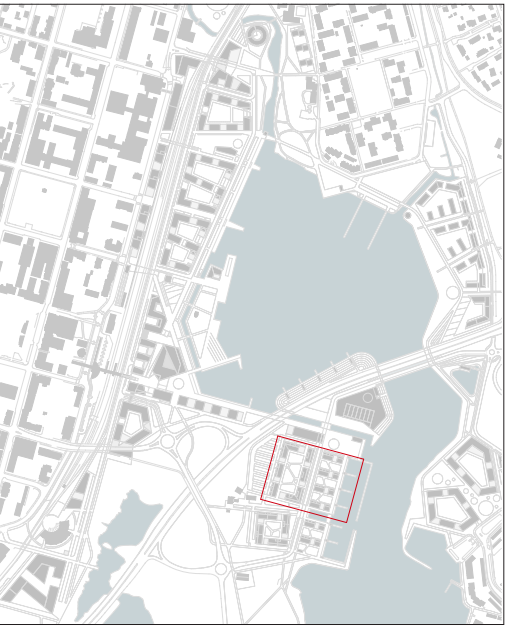
Paikoituskellari



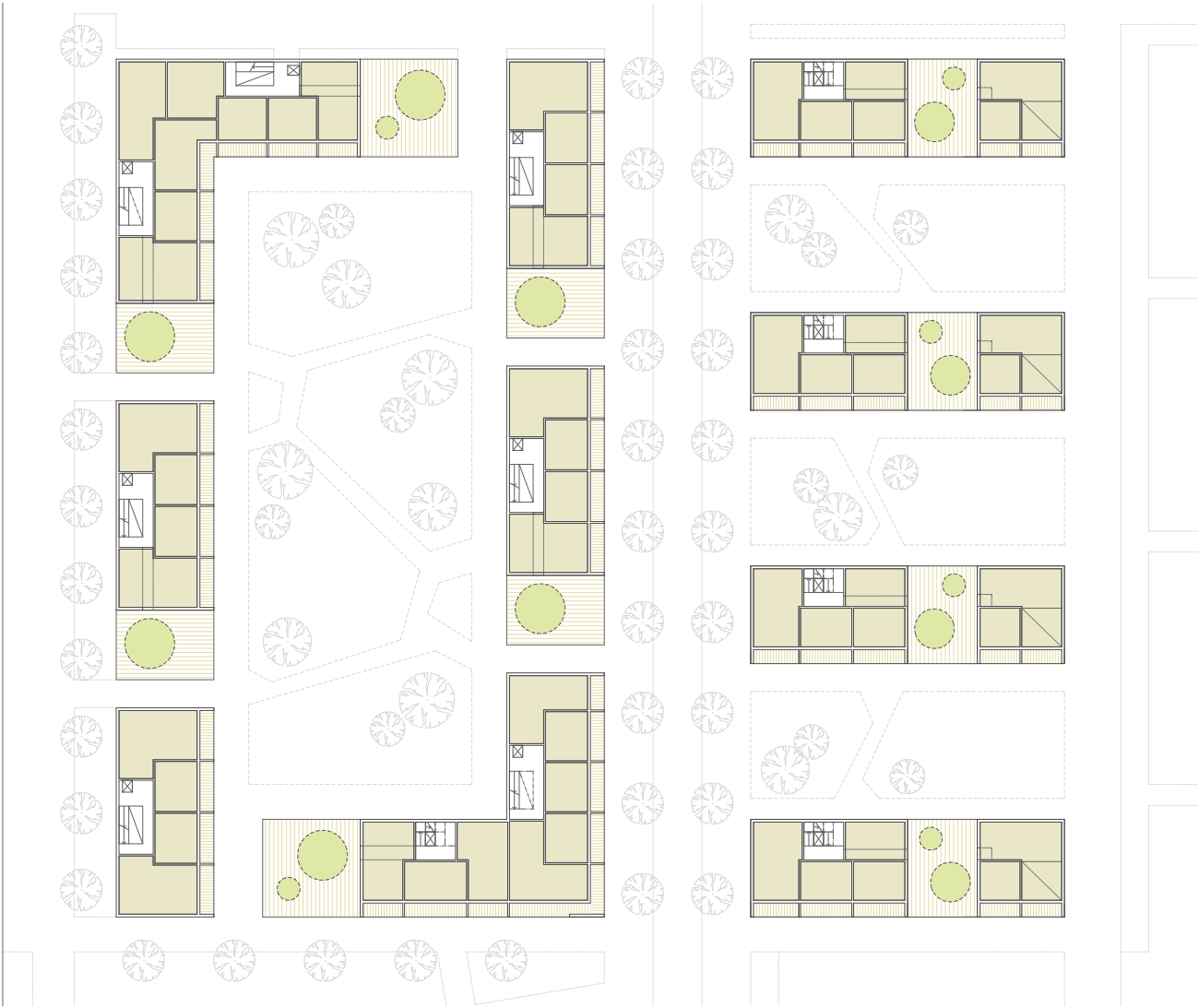
Tyypikerros

Kortteli 2 – Kenkäveronniemi 1/1000

- aputila / yhteistila
- paikoitus / puolikellari
- asunto
- liiketila / työtila
- parveke- / terassivyöhyke

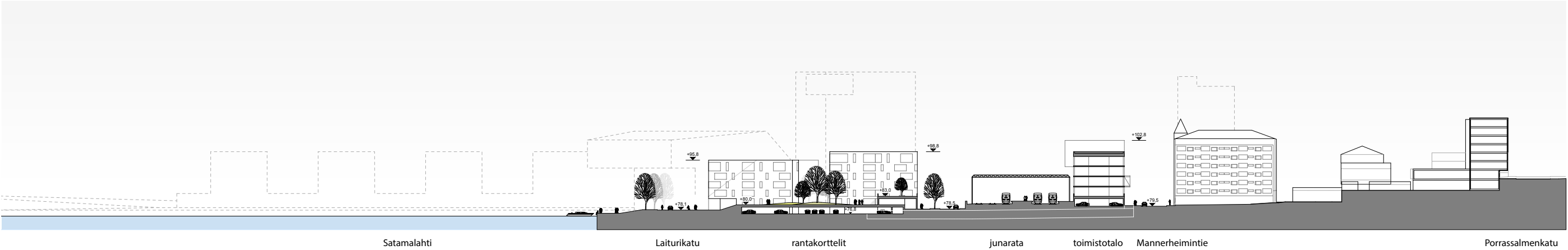
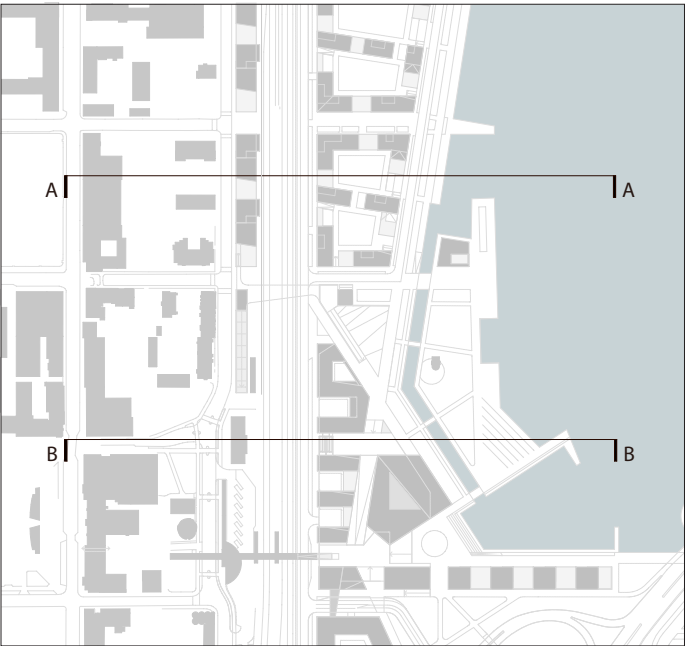


Katutaso

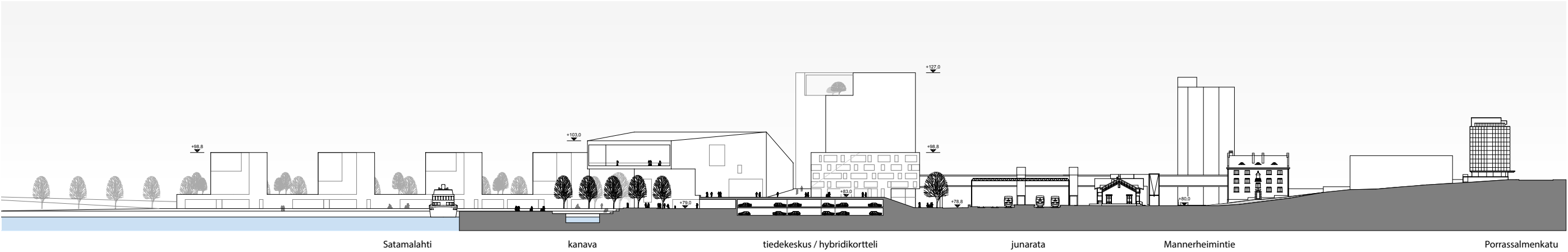


Tyypikerros

7.4 Alueleikkaukset

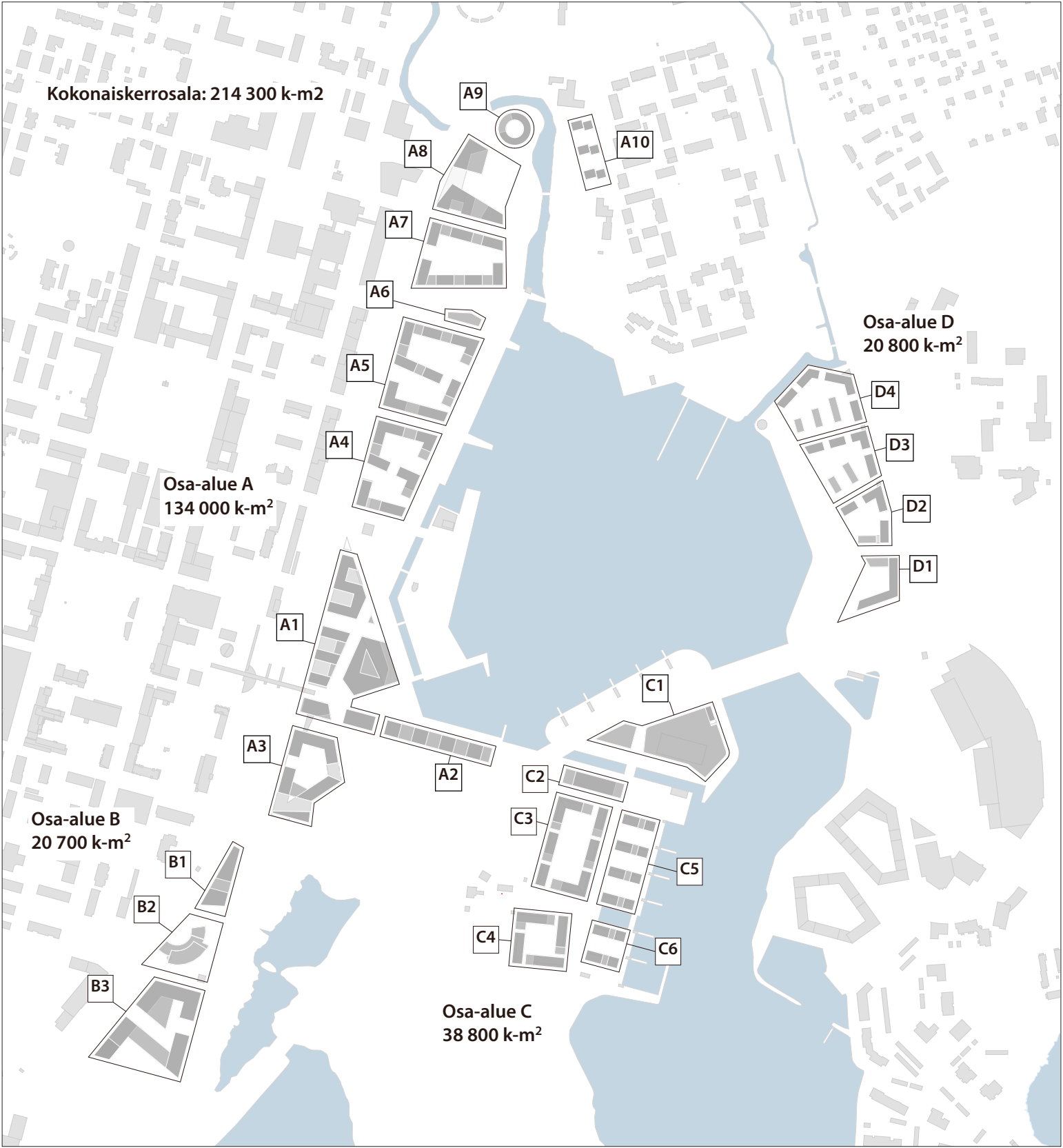


Leikkaus A-A 1/1500



Leikkaus B-B 1/1500

7.5 Kerrosala- ja paikoituslaskelma



Kortteli	asuminen k-m ²	liike- / palvelut. k-m ²	toimistotilat k-m ²	autopaikat kpl
A1	29 000	16 000		470
A2	7 000	1 800		104
A3		1 000	10 000	129
A4	17 000	1 000		212
A5	19 000	1 500		241
A6		700		8
A7	12 500	1 000		159
A8	11 000	2 000		165
A9	1 250			15
A10	2 250			27
Osa-alue A	99 000	25 000	10 000	1 530
B1		2 000		24
B2		1 700		20
B3		5 000	12 000	200
Osa-alue B		8 700	12 000	244
C1		9 000		106
C2		500	4 500	59
C3	10 000			118
C4	5 800			68
C5	6 000			71
C6	3 000			35
Osa-alue C	24 800	9 500	4 500	457
D1	5 500			65
D2	4 400			52
D3	5 000			59
D4	5 900			69
Osa-alue D	20 800			245
Osa-alueet yhteensä:	144 600	43 200	26 500	2 476



Satamanäkymä

Lähdeluettelo

Kirjalliset lähteet

Breen, Ann ym. 1996: The new waterfront : a worldwide urban success story

Berens, Carol. 2011: Redeveloping industrial sites

Colquhoun, Ian. 1995: Urban regeneration: An International Perspective

Kuujo, Erkki. 1971: Entisajan Mikkeli – Mikkelin kaupungin vaiheita 1838-1917

Marshall, Richard ym. 2001: Waterfronts in post-industrial cities

Mikkelin kaupunki, 2012: Mikkelin Satamalahti – kilpailuohjelma

Sairinen, Rauno ym. 2006: Assessing social impacts in urban waterfront regeneration, Environmental Impact Assessment Review 26

Internet lähteet

Wikipedia: http://en.wikipedia.org/wiki/Inner_Harbor

HafenCity: www.Hafencity.com

Kuvalähteet

Kuvat ovat tekijän ellei toisin mainita

Kuva 1: Apple Maps, kuvankäsittely tekijän

Kuva 2: <http://www.geos.ed.ac.uk/homes/s0894438/>

Kuva 3: http://www.hafencity.com/upload/files/files/Gesamtillustration_130920_small.pdf

Kuva 4: Kilpailuohjelma, kuvankäsittely tekijän

Kuva 5-11: Kilpailuohjelma

Kuva 12: Kilpailuohjelma, kuvankäsittely tekijän

Liite 1

Kilpailuvaiheen havainnekuva

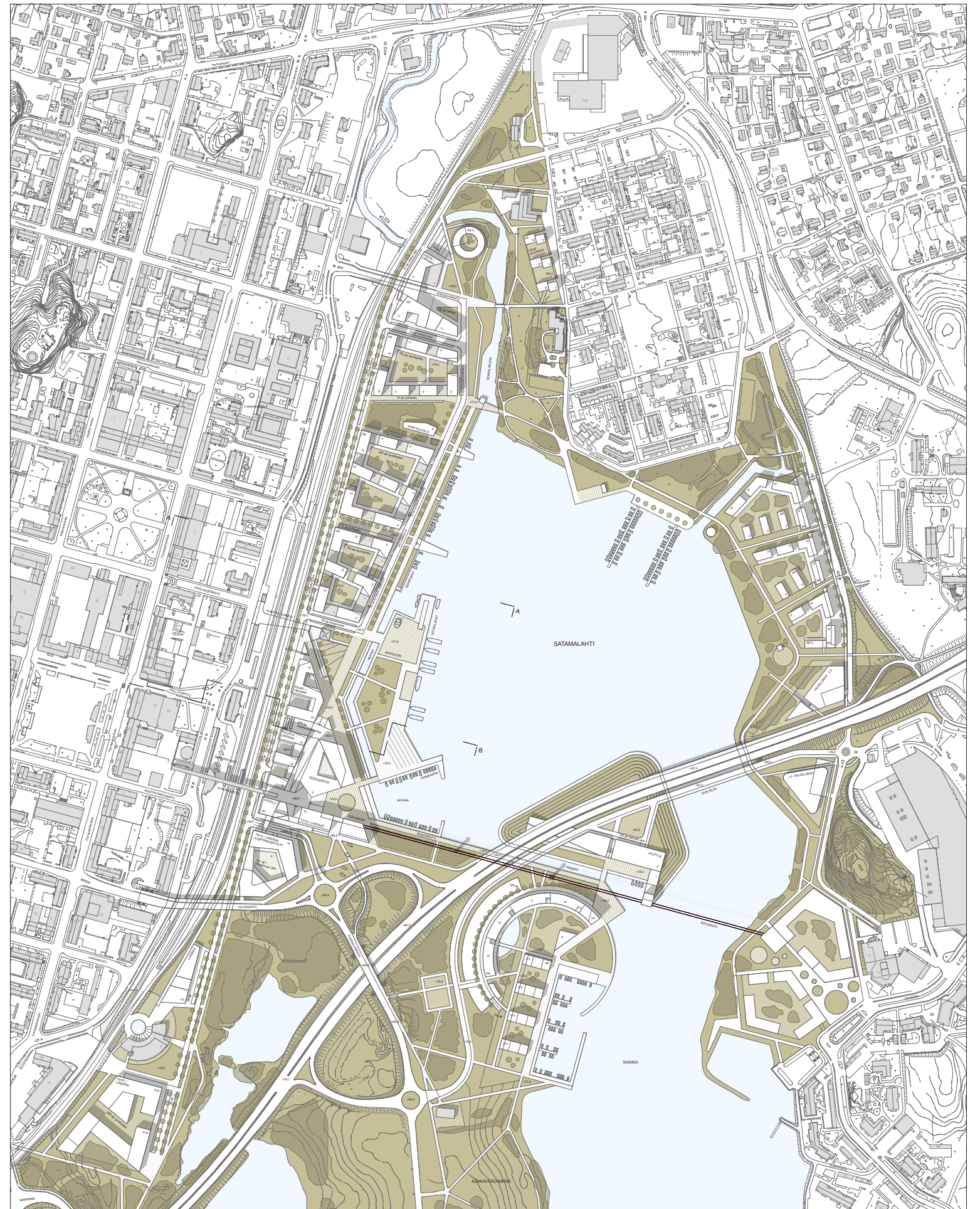
Työryhmä

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy
Matti Jääskö, arkkit. yo., pääsuunnittelija (tekijänoikeus)

Jussi Murole, arkkitehti SAFA
Milla Nummikoski, arkkitehti SAFA
Mia Salonen, arkkitehti SAFA
Teemu Seppänen, arkkitehti SAFA
Tuomas Seppänen, arkkitehti

Asiantuntija

Pentti Murole, prof. DI



havainnekuva 1/6500